

Gymn.

53

4^o Gymm 53

Festschrift

Bayerische Staatsbibliothek



<36645297980017

FEST-SCHRIFT

DES HAUPT-CONSULAT * MÜNCHEN DER A.R. U. (A.V.)

ZUM 12. CONGRES



DES
DEUTSCHEN-TOUREN-CLUB
ALLG. RADF. UNION in
MÜNCHEN am 17.-22. Juli 1897.

CONSEE.

Festausgabe des „Fahrrad.“

OFFIZIELLE FESTSCHRIFT

DES

HAUPT - CONSULAT MÜNCHEN

ZUM

XII. CONGRESS

DES

DEUTSCHEN TOUREN-CLUB

(A. R. U.)

VOM 17. — 22. JULI 1897.

SEPARAT - AUSGABE

DES

„FAHRRAD“

UND

MITTEILUNGEN DES HAUPT-CONSULAT MÜNCHEN.

DRUCK UND VERLAG:

JGN. VELISCH, MÜNCHEN

REICHENBACHSTRASSE 1b.

REDACTION: C. A. HENNIG.

ALLE RECHTE VORBEHALTEN.

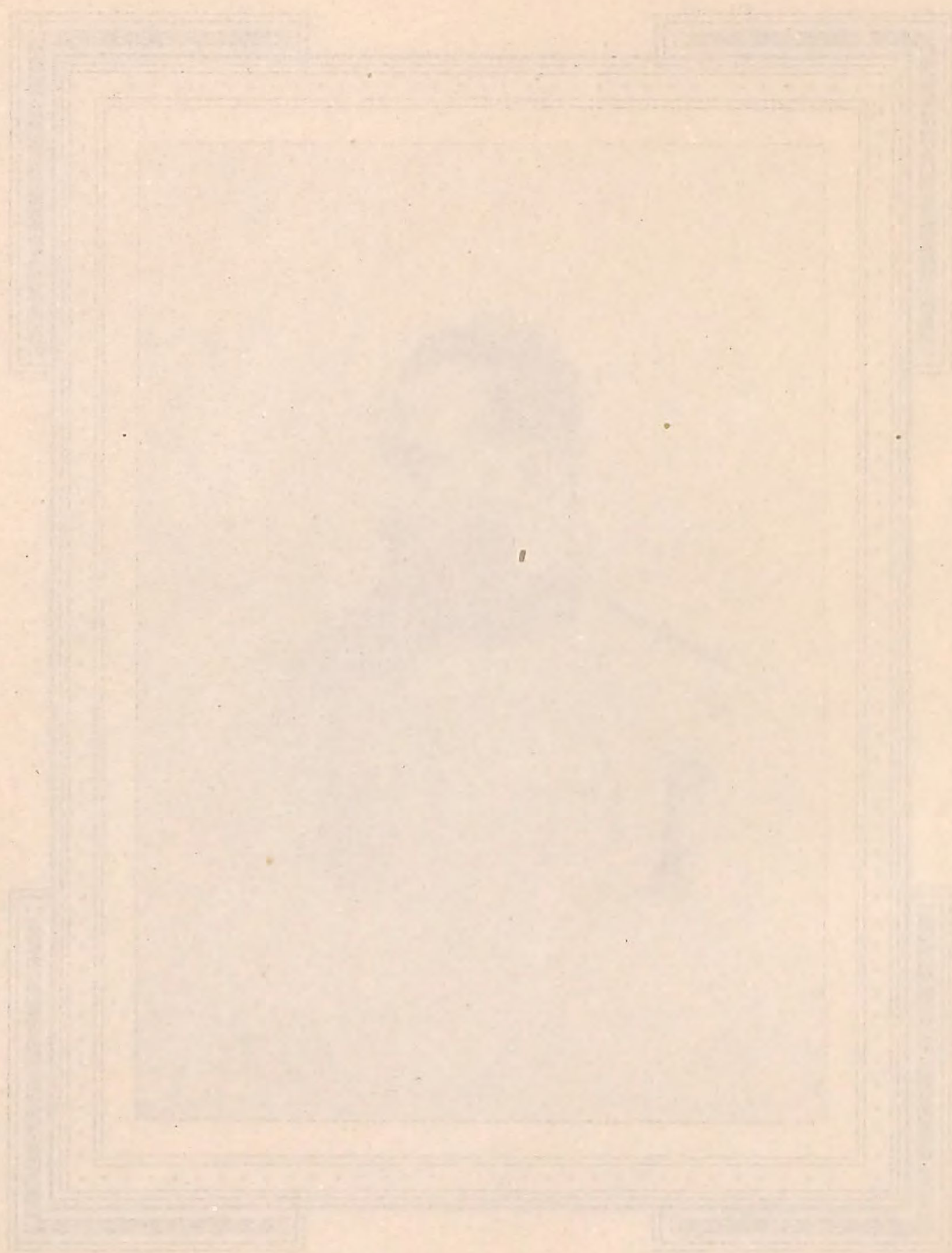


SE. KGL. HOHEIT PRINZ-REGENT LUITPOLD
DES KÖNIGREICH BAYERN VERWESER.





SE. KGL. HOHEIT PRINZ LUDWIG FERDINAND VON BAYERN
PROTEKTOR DES XII. CONGRESSES DES DEUTSCHEN TOUREN-CLUB ALLG. RADF.-UNION.





G r u s s a n d i e F e s t g ä s t e !

ALL HEIL! ALL HEIL! Ihr deutschen Sportgenossen,
Seid uns begrüsst am grünen Isarstrand!
All', die Ihr kam't zum Feste, unverdrossen
Zu knüpfen neu der alten Freundschaft Band!
Wir wollen weiter bauen an dem grossen
Und hehrem Werke »Union« genannt!
Auf dass dies Bündnis Jeden hoch erfreue,
Auf dass es wachse, blühe und gedeihe!

Mit Stolz erfüllt es uns und Woneschauern,
Dass Ihr, vom Alpenlande bis zum Meer,
Dem Rufe folgend, nun in Münchens Mauern
Den Einzug haltet, uns'rer Stadt zur Ehr'.
Ob Nord, ob Süd; Ihr sollt es nie bedauern,
Was Euch geführt zu unsern Fluren her;
Wo Weiss und Blau, die Bayern-Wimpel wehen,
Da schlagen Herzen, die Euch wohl verstehen!

Das Stahlross, das die beiden Hemisphären
Und beide Pole aneinanderrückt;
So, dass heut' spielend, als ob's Nachbarn wären,
Den Antipoden man die Hände drückt —
Dies Kind der Neuzeit brachten Wir zu Ehren,
Dies Wunderding, das Jung und Alt entzückt.
Das mögen uns die Epigonen danken:
Wir öffneten dem Fahrrad einst die Schranken!

Uns aber lasset feierlich geloben,
Dem deutschen Tourenwesen treu zu sein!
Wir waren's, die es auf den Schild gehoben;
Wir sind es auch, die ihre Kraft ihm leih'n.
Bewiesen ist es längst durch tausend Proben
Und alle Welt gesteht es offen ein:
Was wir durch stete Arbeitskraft errungen,
Es ist ein schönes Werk und wohl gelungen!

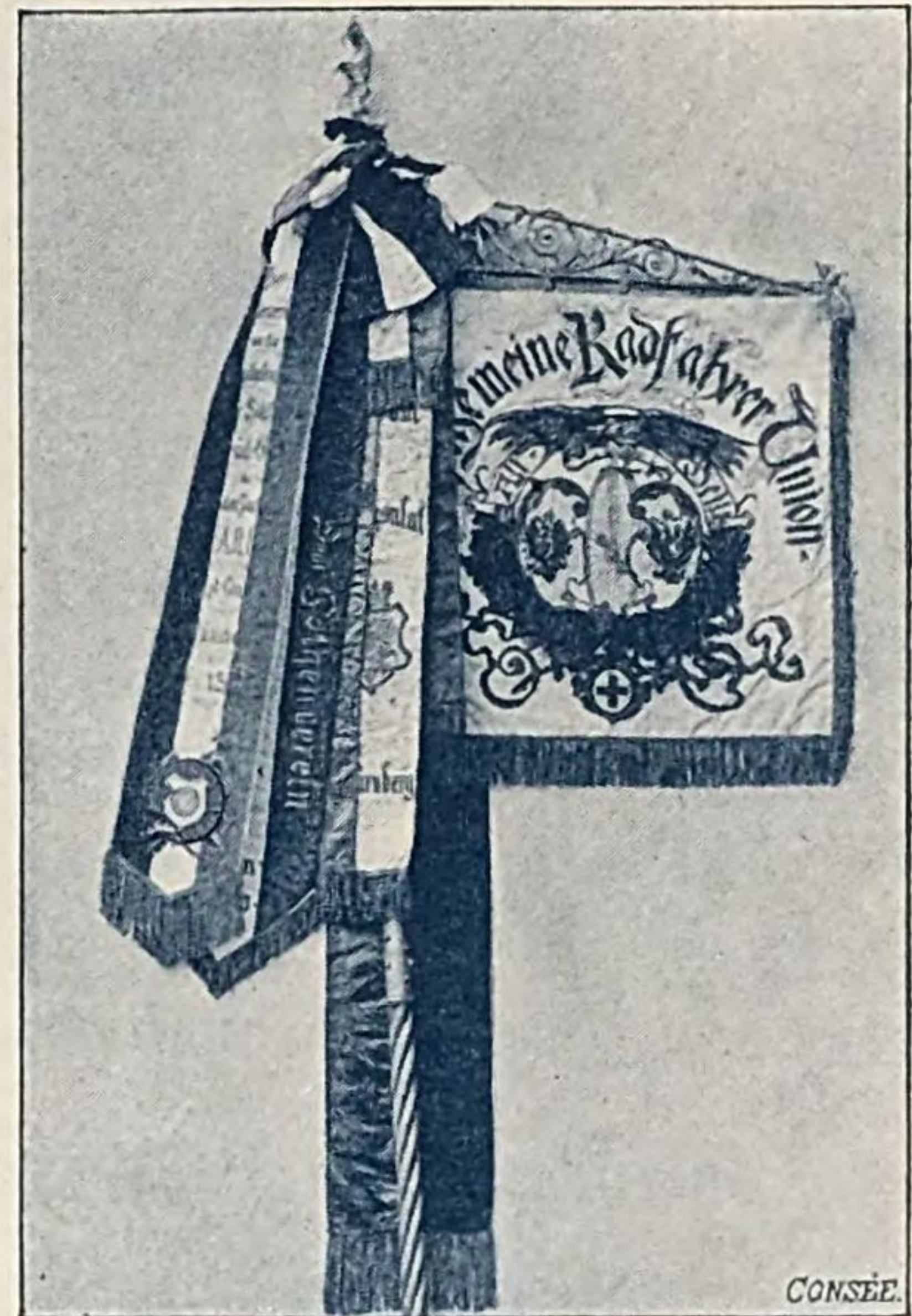
Jos. Carl Strasser, 1897.



Haupt-Ausschuss
des
XII. Congresses des Deutschen Touren-Club (A. R.-U.).



Die Standarte
des
Hauptconsulats München,



Die Standarte
des
Hauptconsulats München.



Das Festzeichen
zum
XII. Congress des Deutschen Touren-Club (A. R.-U.)
zu München
hergestellt im Atelier des Herrn Gustav Deschler in München.

FEST-PROGRAMM

für den

XII. Congress

des

Deutschen Touren-Club (A. R.-U.)

in

MÜNCHEN

vom 17.—22. Juli 1897.

Freitag den 16. Juli

abends 8 Uhr: Vorempfangsabend im grossen Saale des Hôtel Treffer Sonnenstrasse.

Samstag den 17. Juli:

Empfang der Gäste. Festbureau und Wohnungsnachweis am Zentralbahnhof. Nachmittags 3 Uhr: Sitzung der Präsidialmitglieder im Unionslokal, Café-Restaurant «Merkur», Eisenmannstrasse. — Abends 8 Uhr: Grosser Empfangsabend und Kommers (mit Damen) im »Münchener Kindl-Keller«, Rosenheimerstrasse.

Sonntag den 18. Juli:

Empfang der Gäste. Vormittags 9 Uhr: Congressberatungen im grossen Saale des Hôtel Treffer, Sonnenstrasse. (Zutritt haben nur Unionsmitglieder.) — Frühschoppen in den verschiedenen Standquartieren. — Nachmittags 1¹/₂ Uhr: Aufstellung zum Fest-Preis-Corso. Nachmittags 2¹/₂ Uhr präzis: Abfahrt des Corsos durch die Strassen der Stadt an der k. Residenz vorüber nach Nymphenburg (40 Ehrenpreise). — Nachmittags 4 Uhr: Grosses internationales Radwettfahren um den grossen Preis von München in Perlach. — Nachmittags 6 Uhr: Nach Schluss des Radwettfahrens gemeinschaftliche Rückfahrt zur Stadt. — 7¹/₂ Uhr: Grosses Kellerfest im Zacherlkeller, Motto: »Vom Fels zum Meer«, verbunden mit Verteilung der Corsopreise.

Montag den 19. Juli

vormittags 9 Uhr: Fortsetzung der Congressberatungen im grossen Saale des Hôtel Treffer, Sonnenstrasse. Frühschoppen in den verschiedenen Standquartieren. — Nachmittags 4 Uhr: Grosses Kunstradfahrtturnier und Kampf um die Meisterschaften der A. R.-U. im Kunstfahren im Schleibinger-Bräukeller, Rosenheimerstrasse Nr. 34. Ebenda gleichzeitig Volksfest. Nach Schluss des Kunstfahrens gemütliche Unterhaltung, Gartenfest mit Illumination, Preisverteilung und Abgabe der Festbänder an die Standarten. Für Abwechslungsreiche Unterhaltung ist durch Schiessbuden, Karoussells, Tanzplatz, Glückshafen etc. bestens gesorgt.

Dienstag den 20. Juli:

Besuch der Sehenswürdigkeiten und der Radtouristischen Ausstellung. — Nachher Radfahrt nach Starnberg. Nachmittags von Starnberg aus: Rundfahrt per Dampfschiff um den See, hierauf gemüthlicher gemeinsamer Abendtrunk und später gemeinsame Rückfahrt per Rad.

Mittwoch den 21. Juli:

Beginn der Touren zum Besuche der kgl. Schlösser Herrenchiemsee, Hohenschwangau, Neuschwanstein und Linderhof. — Ausflüge per Rad in die bayerischen und österreichischen Alpen. — Radtouren im Salzkammergut und nach Tirol, Gebirgstouren auf den Wendelstein, Rote Wand, Schinder etc.





Strasser-Terzett.

L. Barhofer.

Prof. Knabl.

J. Strasser.



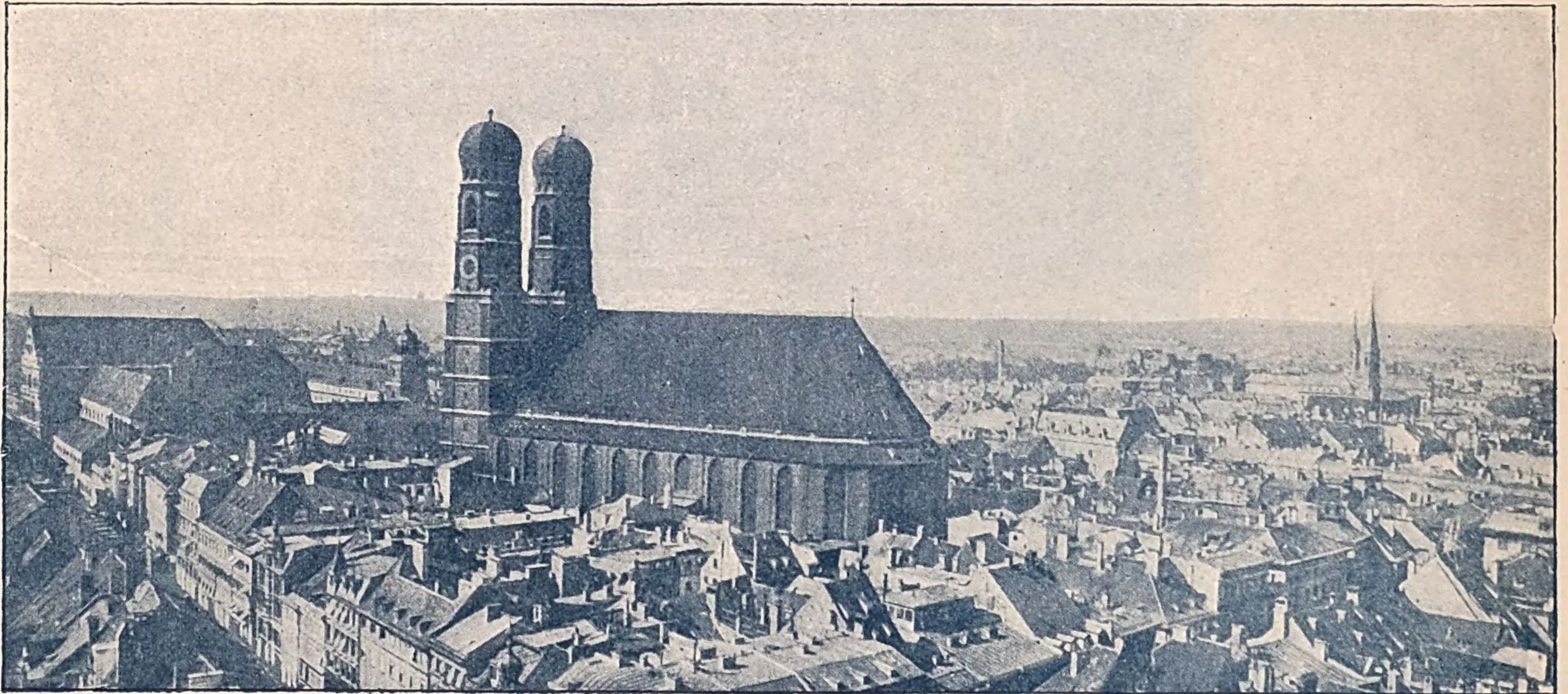
I. Münchner Radler-Quartett, Mitglieder des k. Hofopernchores.

MÜNCHEN.



Nach Isar-Athen führt in diesem Jahre der XII. Congress des deutschen Touren-Club die Unionisten; nach München, der anmutig im Isarthal hingebetteten stolzen und lebenslustigen Residenz der Wittelsbacher. Wer die Umgebungskarte von München betrachtet, sieht, dass diese Stadt auf weitere und nähere Umgebung von aus-

Kulturstätten noch nicht bestanden, hier dichter Wald vom Fusse der Alpen bis weit ins Thal die tief eingeschnittenen Isar-Ufer bedeckte. Dem Alter nach dürfte München eine der jüngsten Grossstädte sein. Als Nürnberg und Augsburg längst blühende Handelsstädte waren, deckte noch üppiger Urwald die Stätte auf dem heute das blühende Gemeinwesen steht, welches als die drittgrösste Stadt



München.

gedehnten Waldungen umgeben ist, in welchen, Oasen gleich, einzelne Strecken Landes der Feld-Kultur gewidmet sind, in denen auch einzelne

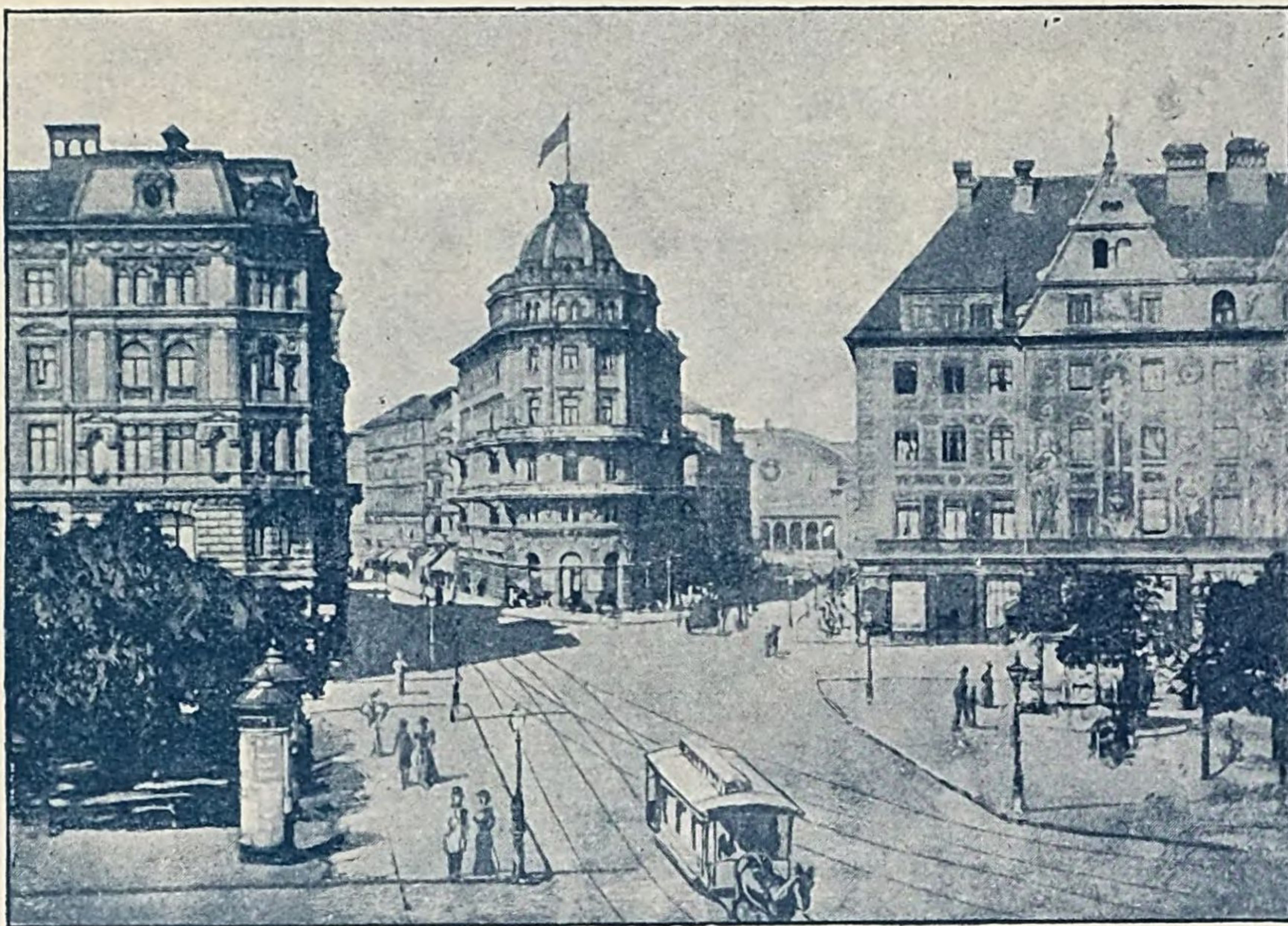
Deutschlands in seiner Eigenart von allen, die es kennen, geschätzt und geliebt wird. Als erste Ansiedelung auf dem heutigen Stadtgebiet ist ein



Bavaria.

Wohnorte, die Orte der Umgebung liegen. Man kann sich daher leicht in die Zeit zurückversetzen und sich ganz gut denken, wie einst, als diese

mönchischer Besitz des unter Herzog Arnulph dem Bösen säkularisierten Klosters Tegernsee zu nennen, bei welchem urkundlich zuerst der Name »Munihha«



Karlsplatz.

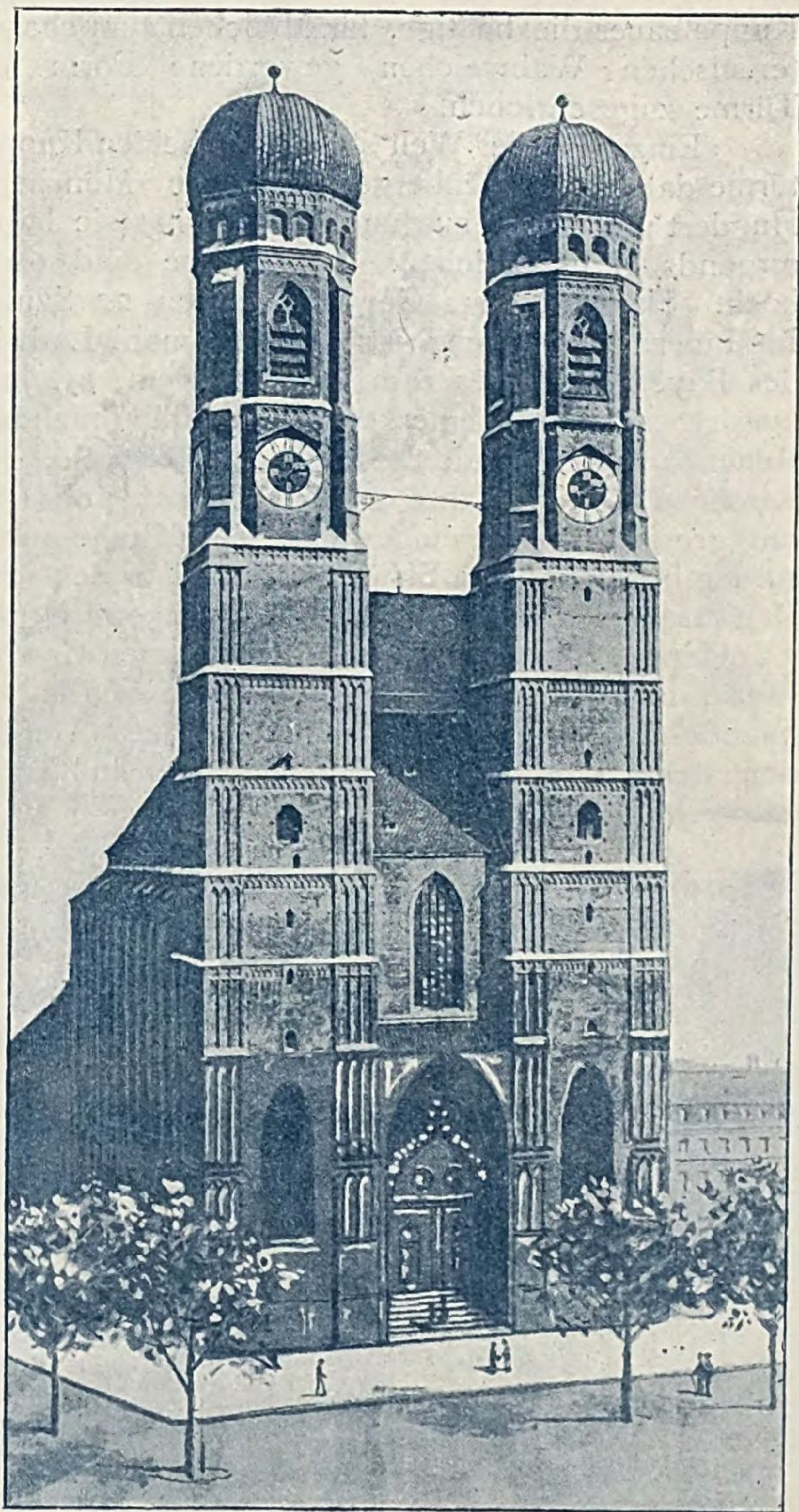
genannt wird. Die Mönche, also »den Mönchen« (gehörig) wurde diese Ansiedlung benannt und der Name blieb ihr bis heute. Und Müncha ist ja auch heute noch im Volksmunde der Name der Stadt. Markt- und Münzrecht und die Städtefreiheit wurden München verliehen und bald entwickelte sich lebhafter Handel und auch als Kaiser Barbarossa nach der Aechtung Heinrichs des Löwen der Stadt diese Rechte wieder entzog, vermochte dies an dem Aufblühen derselben nicht viel zu ändern, umsomehr als bald darauf die Wittelsbacher mit dem Lande belehnt wurden. Diese interessierten sich sehr für den Isargau und München und durch einen Vergleich mit dem Bischofe von Freising blieb München im Besitze von Brückenzoll und Münzstätte. Die ursprüngliche Ausdehnung der Stadt war nicht sehr bedeutend und sie ist durch die Punkte: Alter Rathhausturm, Ruffinibazar, Ende der Kaufingerstrasse und Dienersstrasse Hôtel Englischer Hof markiert. Die Häuser Alt-Münchens waren zumeist aus Fachwerk gebaut und mit Schindeln gedeckt.

Residenzstadt war München in diesen Anfängen seiner Entstehung nicht und erst Ludwig der Strenge der anfangs seiner Regierung in Dachau residierte liess 1253 an der Stadtmauer dem sogenannten »Hofgarten« sich ein Schloss bauen. Ludwig der Bayer brachte der Stadt einen grossen Aufschwung. Er verlieh ihr die kaiserlichen Farben schwarz und gelb. Ein grosser Brand legte im Jahre 1327 fast die halbe Stadt in Asche.

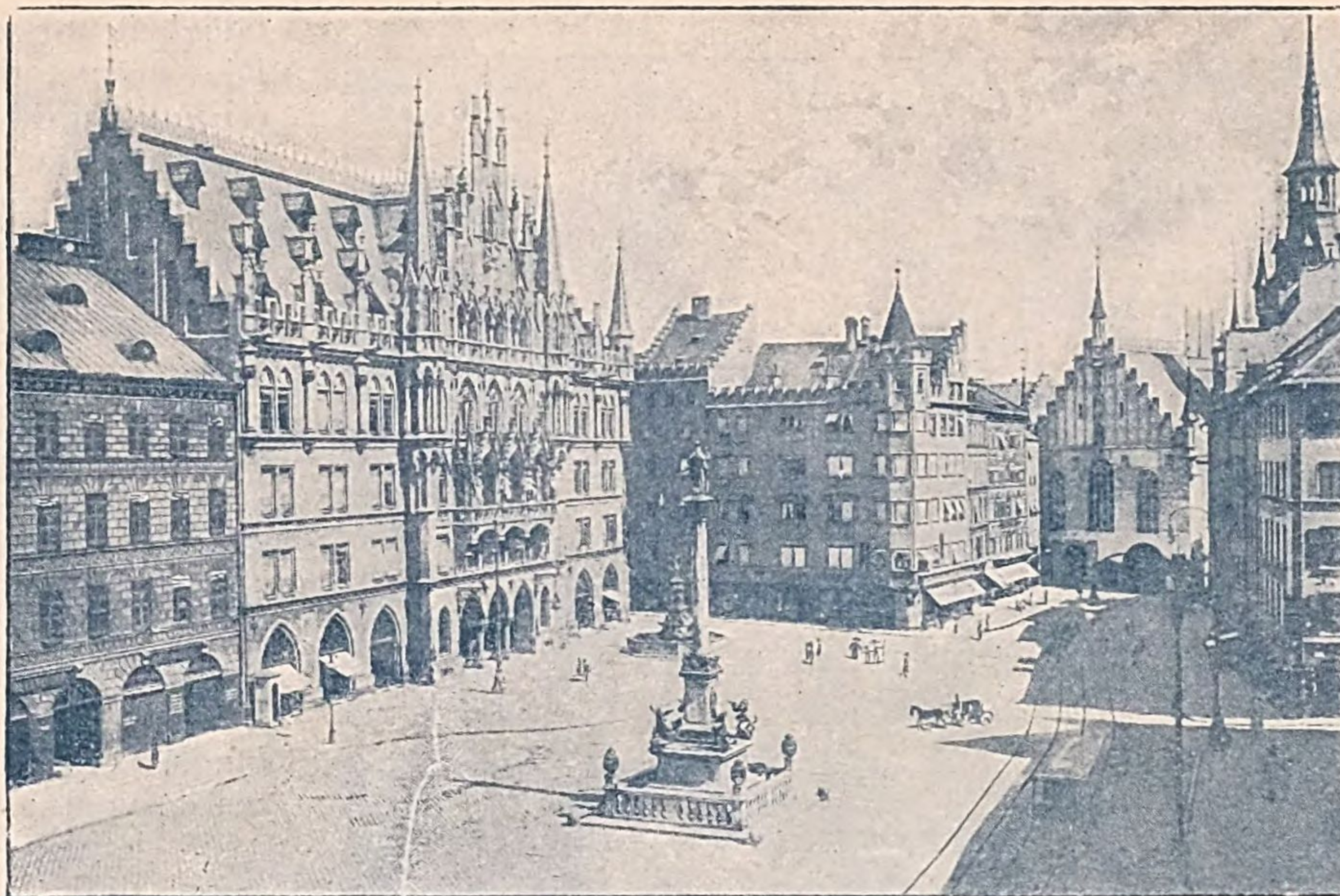
Die im Jahre 1394 genehmigte Einführung eines Pflasterzolles beweist wohl, dass die Stadt um diese Zeit schon gepflastert war oder doch wurde. Zu eben jener Zeit wurde der Marktplatz (heutiger Marienplatz) errichtet. Um die Zeit von 1315 wurde das alte Rathaus östlich dieses Platzes erbaut und der alte Saal ist fast in der ursprünglichen Grösse und Planform erhalten. Im Süden des erwähnten Marktplatzes stand und steht noch heute Münchens älteste Pfarrkirche zu St. Peter. Die erste Kirche an diesem Orte stand allerdings kaum 100 Jahre und musste dann wegen Bau-

fälligkeit abgetragen werden. Die zweite im Basilikenstile erbaute, wurde durch den Brand 1327 vollständig zerstört. Die in den folgenden 50 Jahren (der Bau hatte sich so lange verzögert) erbaute Kirche ist die noch heute stehende Peterskirche.

Als das bedeutendste Bauwerk des Ausganges des Mittelalters steht die Frauenkirche, als ungetrübtes Beispiel der Gotik in süddeutschem Backsteinhallenbau, eine der mächtigsten und geräumigsten gotischen Hallenkirchen Deutschlands, da. Der Grundstein wurde vom Herzog Sigismund 1468 gelegt. Ihr Baumeister hiess Jörg Ganghofer. Man nimmt an, das ursprünglich die Absicht bestand, die Türme spitz zu bauen. Allein es scheint



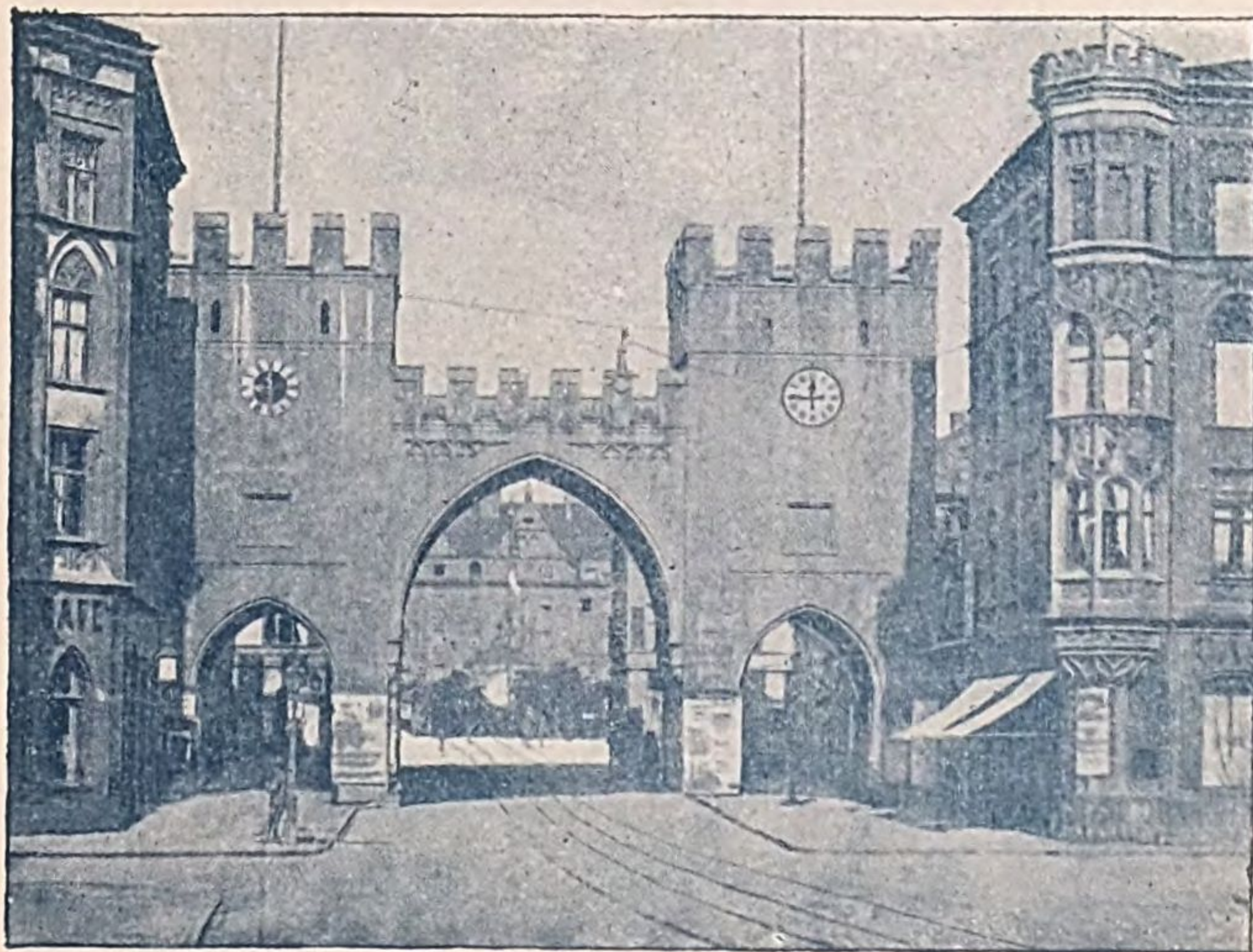
Frauenkirche.



Marienplatz mit Rathaus.

der Baufond ausgegangen zu sein, auch wird dem zur Zeit der Vollendung der Frauenkirche immer mächtiger werdenden Einflusse des italienischen Kuppelbaues die heutige, für München zum charakteristischen Wahrzeichen gewordene Form der Türme zugeschrieben.

»Einzig in aller Welt stehen die beiden Kuppeltürme da« ruft Daxenberger in seinem »Münchener Hundert und Eins« aus und in der That sie haben nirgends ihres Gleichen. Die Türme sind 90 m hoch. Das mächtige Gewölbe tragen 22 Säulen. Im Innern der Kirche ist das Grabmahl Ludwigs des Bayern, welches zum Teil aus dem 15. Jahrhundert stammt, bemerkenswert. Ein prächtiger Renaissancebau ist die St. Michaelis-Hofkirche. Die Kirche wurde im Jahre 1586 vollendet und 1597 mit grossem Prunke eingeweiht. Die Kirche gehört zu den bedeutendsten Schöpfungen reiner deutscher Renaissance. Das gewaltige Tonnengewölbe hat 34 m Spannung und ist eines der grössten Gewölbe aller Länder und Zeiten. Sie wurde von Wendel Dieterlin aus Strassburg erbaut. Um bei den älteren monumentalen Kirchenbauten zu bleiben,

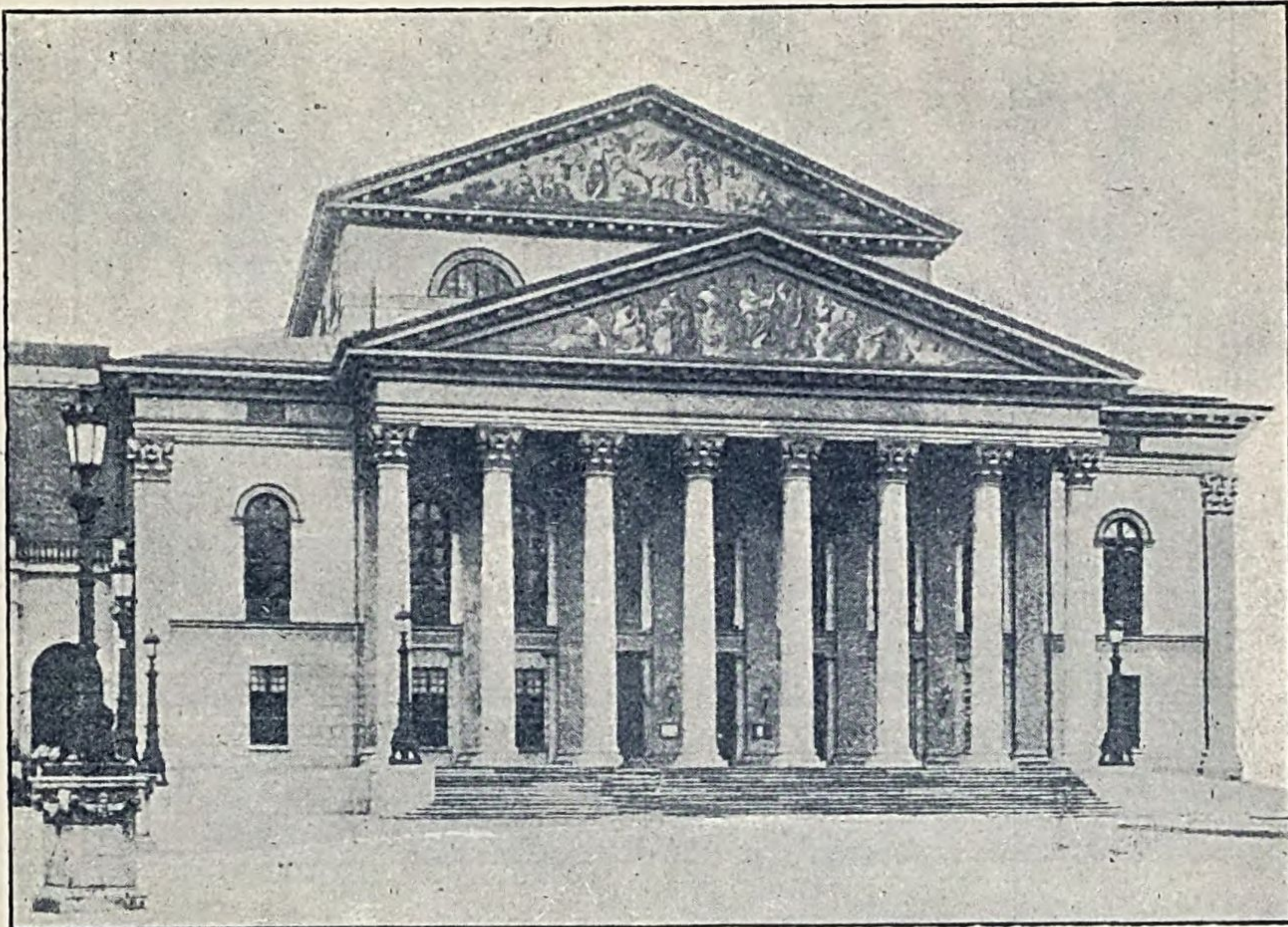


Karlsthor.



Brunnenbubel.

sei hier gleich die im Jahre 1668 begonnene Theatinerkirche erwähnt, welche unter der Regierung des Kurfürsten Ferdinand Maria, dessen Gattin Adelheid von Savoyen, eine Italienerin war, erbaut wurde. Mit diesem Bau hielt die italienische Kunst-richtung ihren Einzug in München. Der Baumeister Agostino Barella hat sich, was das Äussere der Kirche anbelangt, anscheinend die Peterskirche in Rom als Muster genommen. Für die innere Ausstattung war wohl der grandiose Stil Michel Angelo's Vorbild. Allein die überschwengliche Kolossalität der figuralen und ornamentalen Ausschmückung beeinträchtigt die Wirkung erheblich. Die Theatinerkirche gibt im Bilde der Stadt München einen prächtigen eigenartigen Schmuck. Zu gleicher Zeit mit der Theatiner-



Hoftheater.

kirche entstand auch das Schloss Nymphenburg. — Kurfürst Maximilian I. errichtete zum Dank für die verhältnismässige Schonung Münchens durch die Schweden 1632 die schöne Mariensäule, ein Werk von hohem Kunstwert. Der Nachfolger Max Emanuels Karl Albert, als deutscher Kaiser Karl VII. genannt, liess in der jetzigen Residenz die Prachtsäle, Gemächer etc. bauen, welche heute noch unter dem Namen »Kaiserloge« bekannt sind.

Diese sowohl als auch die Ausschmückung der k. Lustschlösser Nymphenburg und Schleissheim geben ein ehrendes Zeugnis von der Phantasie,

dem feinen Geschmack und der künstlerischen Ausbildung des Handwerkes in jener Zeit. Leider ist der Ostflügel der Residenz bei einem Brande 1729 zerstört worden und auch das letzte Schadenfeuer vom Jahre 1750 forderte eine Masse Opfer an

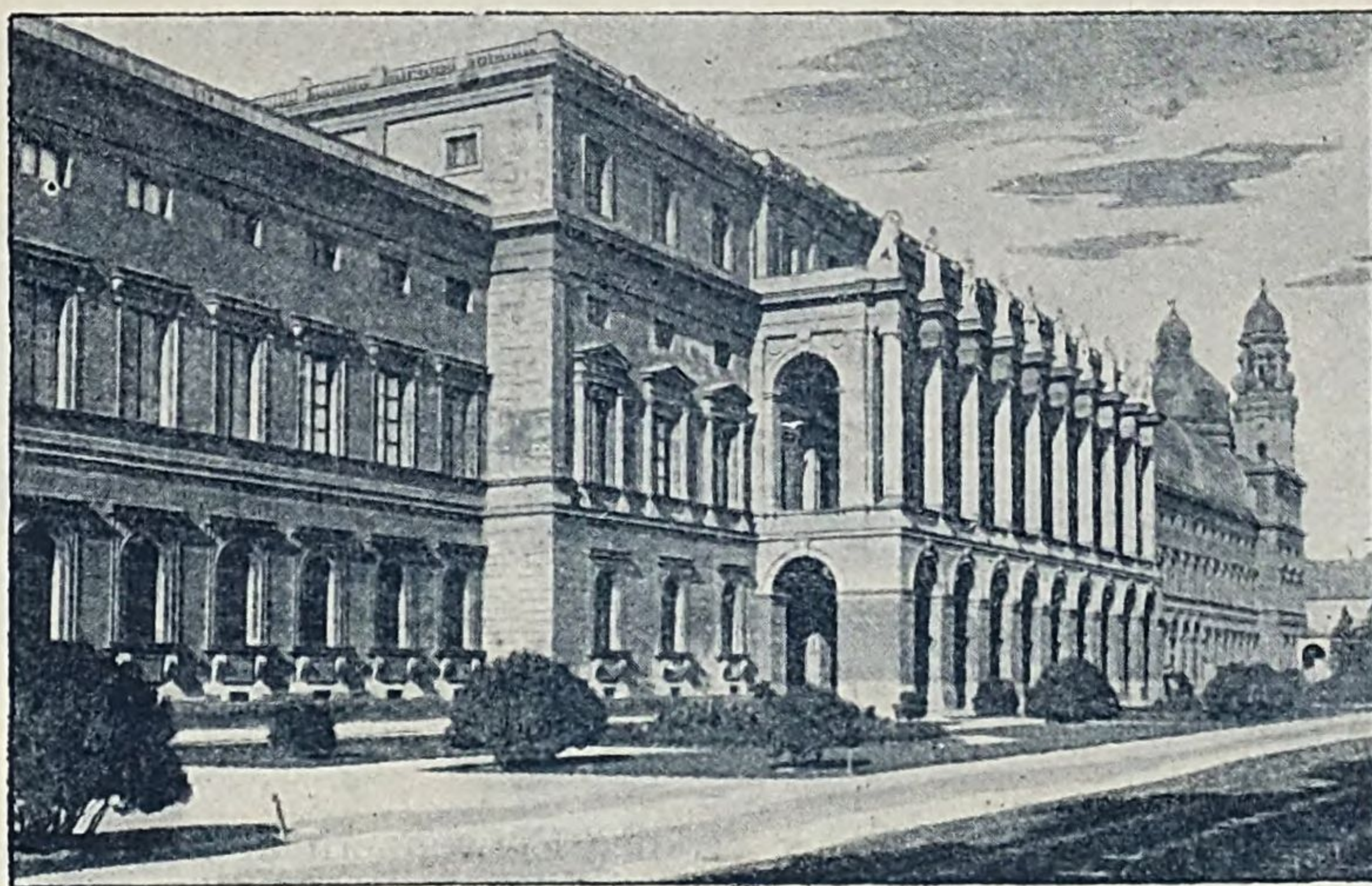
wertvollen Kunstgegenständen, doch ist die Residenz immer noch eine unerschöpfliche Fundgrube für Kunst und Kunsthandwerker. Wenn heute der glatte alte Residenzbau den Eindruck des Düsternen und Einförmigen macht, so muss in Betracht gezogen werden, dass die Fassade früher mit prächtigen

Gemälden geschmückt war und damals gewiss einen sehr freundlichen Eindruck gemacht hat.

Das sogenannte neue Opernhaus jetzt Residenztheater ist ein wahres Schatzkästlein und charakteristisches Denkmal des Rococostiles und nimmt in der Kunstgeschichte einen ersten Rang ein. Aus der Regierungszeit des pfälzischen Kurfürsten Karl

Theodor, der nur widerwillig München mit Mannheim vertauschte, stammt die prächtige und schattenreiche Anlage des englischen Gartens. Im Jahre 1802 unter der glorreichen Regierung des Vaters Max (Max Joseph) wurde mit der Niederlegung der Befestigungen begonnen und hier beginnt eine neue Entwicklungsperiode der Stadt. Es wurden Baulinien festgesetzt und nach jeder Richtung der Peripherie der

inneren Stadt neue Anlagen von Strassen und Plätzen geschaffen. Die angeborene Kunstliebe der Wittelsbacher fand dann unter Ludwig I. den vollendetsten Ausdruck in dessen Schöpfungen. Seine schwärmerische Verehrung für die Kunst und das feste zielbewusste edle Wollen dieses, trotz mancher Schwächen einzigen Fürsten hat München zu dem gemacht, was es heute ist, zur Metropole der Kunstfreunde.



Residenz (Festsaalbau).

Der prächtige Königsplatz mit der Glyptothek, die Propyläen und das Kunst-Ausstellungsgebäude bilden einen Markstein in der modernen Kunst von epochemachender Bedeutung. Die klassische Baukunst, die Bildhauerei und Malerei feiern hier ihre Auferstehung.

Der Königsbau der Residenz, ein prächtiger Renaissancebau nach dem Vorbilde des Palazzo Pitti in Florenz, von Klenze erbaut, ent-

hält eine grosse Reihe der besten Kunstwerke der neueren Zeit, demselben gegenüber an der Nordseite der Festsaalbau mit dem Thronsaal. Letzterer ebenfalls reich mit Gemälden und Kunstwerken geschmückt. Diese künstlerisch geschmückte Wohnung hat der König sich und seiner Familie erbaut. Hier auf

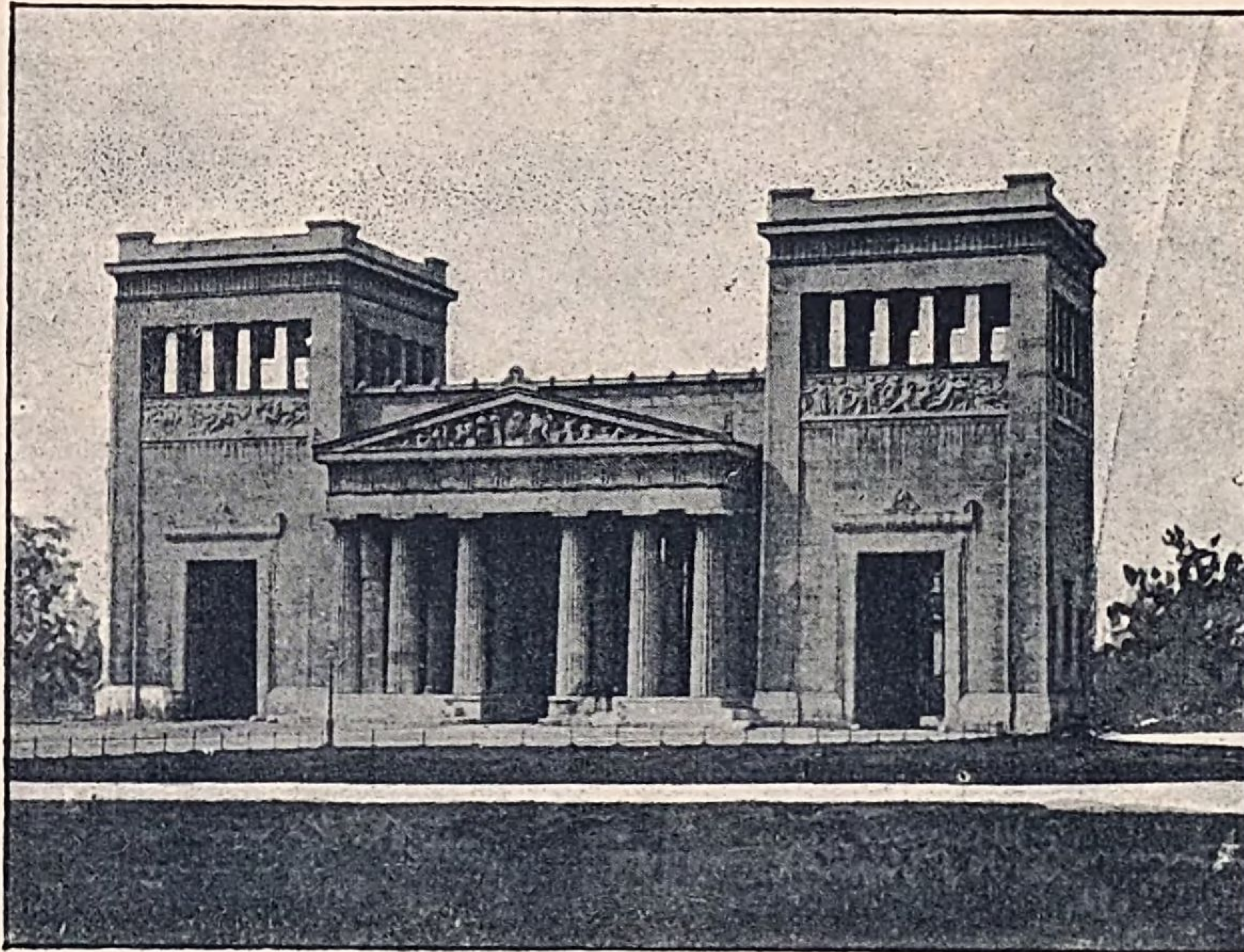
folgte die Erbauung der Allerheiligen-Hofkirche, das Herzog Max Palais in der Ludwigstrasse, der Ludwigskirche, der Pinakothek, des Siegesthores, der Feldherrnhalle, der Auer Pfarrkirche, der Basilika, dem Apostel der Deutschen geweiht, die Universität, das Wittelsbacher Palais, der neuen Pinakothek, der Bavaria u. s. w. in langer Reihe, lauter

Prachtbauten von hervorragend monumentalem Charakter.

Neben dieser umfangreichen mit

Feuereifer betriebenen Thätigkeit im Baufache blieb dem Könige noch Zeit zur Errichtung einer Anzahl hervorragender Monumente, zu grossen Reisen und literarischer Thätigkeit. München dankt ihm die Erbauung des Glaspalastes und von seiner allzeit ächt deutschen Gesinnung gibt — wenn nicht die Geschichte hierfür die glänzendsten Beweise hätte — in Stein

und Marmor die Walhalla bei Regensburg und die Befreiungshalle bei Kelheim, ein über Jahrhunderte hinausreichendes monumentales Zeugnis. Der Regierungszeit und den Anregungen des trefflichen Fürsten entstammen ausserdem eine Unmasse Neuerungen und Verbesserungen in der Gesetzgebung.

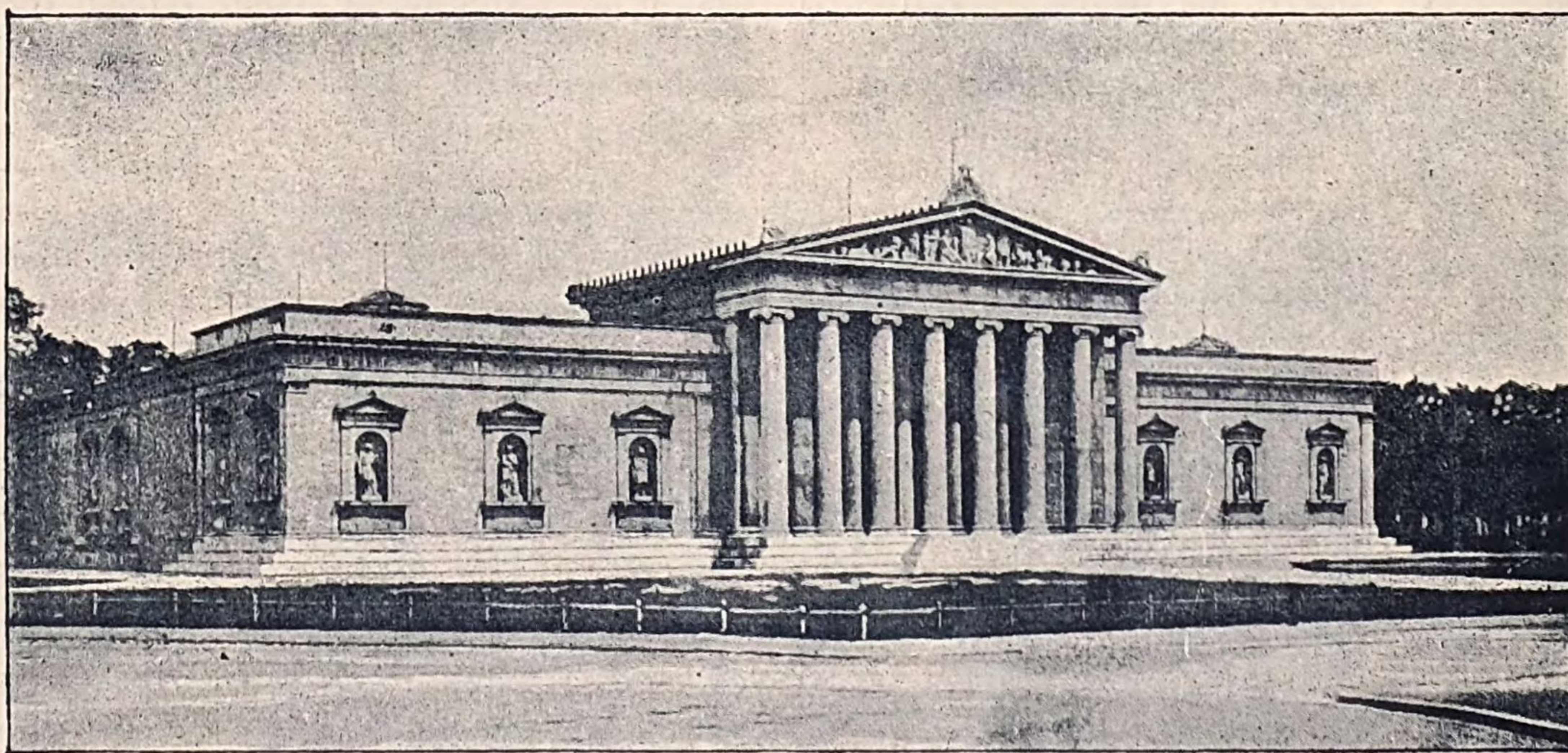


Propyläen.

neue Akademie erbaut. Das Eisenbahnnetz wurde ausgebaut und dadurch der Reiseverkehr erleichtert, so dass München zu einer der ersten Fremdenstädte der Welt emporwuchs. Nach der im ganzen Lande so schmerzlich empfundenen Katastrophe: dem Tode des trotz oder gerade vielleicht wegen seiner Vereinsamung so sehr geliebten Königs

Ludwig II. übernahm der jüngste Sohn Ludwig I. die Regierung des Landes. Es galt schmerzliche Erinnerungen zu bannen und eine schwere Herzenswunde zu heilen. Mit fester Hand ergriff Prinz Regent Luitpold die Zügel der Regierung und unter seinem milden Regiment haben sich das treue Bayernvolk und die Dynastie in alter Liebe wieder gefunden. Zahlreiche den modernen Bedürfnissen entsprechende Bauten monumentalen Styles in

München und im ganzen Lande, sowie gesetzgeberische Arbeiten aller Art beweisen, dass idealer Kunstsinn und väterliche Fürsorge für die Interessen des Volkes auf dem erhabenen Throne der Wittelsbacher nie aussterben. München ist zur mächtig aufstrebenden Grossstadt geworden und tausende von Fremden geniessen jährlich mit



Glyptothek

Mit viel weniger Initiative aber gleichem Glück regierte König Max II. über Bayern, und München verdankt ihm die Maximiliansstrasse und eine Anzahl hervorragender Staatsbauten. Es folgt nun die noch in aller Erinnerung stehende Regierungsperiode Ludwig II., des Einsiedlers auf dem Throne. Herrliche Schlossbauten, welche durch ihre erlesenen Geschmack weltberühmt geworden sind, schmücken das Land. Unter der Regierung Ludwigs II. wurde in München die technische Hochschule und die

den Einwohnern in froher Sorglosigkeit das, durch die eigenartige Vermählung von Natur und Kunst beeinflusste Leben dieser schönen Stadt. Der ins ungeahnte gesteigerte Verkehr beweist, dass die Quellen des Wohlstandes sich mächtig in das Land ergiessen und ein thatkräftiges zufriedenes Volk blickt mit Vertrauen und Stolz nach dem Throne von dem es erhofft dass er es auch in Zukunft mit so viel Glück und Geschick seinem Ziele entgegen führen möge.

R. T.

Kurzer Rückblick

auf die

Entwicklung der Allgem. Radfahrer Union und das Consulat München.

Die Allgemeine Radfahrer-Union wurde am 1. Januar 1886 gegründet. Ihre Entstehung ist auf die Beschlüsse des Bundestages des D. R.-B. Nürnberg 1885 zurückzuführen. Die höhere Belastung der Einzelfahrer und ihre eigentlich verhältnismässige Rechtlosigkeit gegenüber dem überwuchern den Einflusse der Bundes-Vereine barg den Keim. Die Ablehnung der Anträge des Herrn Carl Letz auf Verbesserung dieser Missverhältnisse brachte den Entschluss zur Reife, den neuen Bund auf dem Prinzip der Einzelfahrer aufzubauen.

Die Leitung der in Nürnberg gegründeten neuen Vereinigung wurde zu nächst in die Hände des Herrn

J. Schwabe gelegt, dem Herr Langkammerer, Ansbach als 2. Präsident, Herr Wilh. Schwarz als Sekretär, Herr Leonhard Kolb als Kassier und Herr

Carl Letz als General-Konsul zur Seite stand. Von vorneherein war die Tendenz der Union eine touristische und trotz dem das Fahrrad zu jener Zeit noch technisch bei Weitem nicht jene

Vollkommenheit zeigt, welche es als ein absolut geeignetes Vehikel für grössere Touren erscheinen liess, hatte dieser Zweig unseres Sportes doch schon seine begeisterten

Anhänger, welche, wenn auch mit den Gefahren des Hochradfahrens rechnend, doch dem Tourenwesen eine gewisse Pflege zugewendet wissen wollten.

Und es waren nicht die schlechtesten Elemente, welche in Voraussicht des Kommenden dieses Verlangen stellten. Die leitenden Kreise des D. R.-B., welche mitten in der Entwicklung des ihnen damals und lange Zeit darnach noch als Domäne gehörigen

Renn- und Kunstfahrspportes standen, wollten davon nichts hören. Am Schlusse des Jahres 1886 zählte die Union bereits circa 400 Mitglieder. Klein war allerdings auch damals noch die Zahl der Radtouristen, doch die Bewegung schwoll von Jahr zu Jahr mit der besseren Verwendbarkeit des Vehikels zu Touren und seiner technischen Vervollkommnung an. Eine sehr beachtenswerte Förderung brachte

der Union das Jahr 1887. Von circa 400 stieg die Mitgliederzahl auf 1200, in allen Gegenden Deutschlands und Österreichs waren Konsulate errichtet worden.

Sehr viel zum Ausblühen der Union hat anfangs auch ein beim Leipziger Bundestag des D. R.-B. 1886 angenommener Antrag Holtbuer beigetragen, welcher ein Gegengewicht gegen das Wachstum der A. R.-U. in der

Beschneidung der persönlichen Freiheit der Mitglieder des D. R.-B. suchte und denselben zwar die Mitgliedschaft bei einem ausländischen Bund gestattete aber beim deutschen

Touren-Club, Allg. R.-U. verbot. Die Union brachte neues Leben in das Tourenfahren und ging mit der Tourenprämierung voran. Ihre gut ausgearbeiteten

Tourenbücher kamen einem Bedürfnisse der Zeit entgegen. Nach Wahl

des Kongresses von 1886 stand von nun ab Herr J. Schäfer, Fürth an der Spitze der Union seiner rastlosen Thätigkeit, seinem liebenswürdigen und concilianten Wesen verdankt sie ihre Anerkennung und Verbreitung. Herr Habelt sen. führte von nun ab die Kassa und seiner haushälterischen Geschäftsführung ist es zu danken, dass die Union trotz der geringen Beiträge Grosses leisten konnte.



J. SCHÄFER, I. VORSTAND
des Deutschen Touren-Club (A. R.-U.)

In jene Zeit fällt bereits der Beginn der Markierung gefährlicher Berge, eine Einrichtung, mit welcher die Union voranging. Im Herbst des Jahres 1886 wurde wie in zahlreichen anderen Städten auch in München mit der Gründung eines Konsulates vorgegangen.

Herr C. M. Herbeck, das langjährige Präsidial-Mitglied sammelte ein kleines Häuflein, es mögen ihrer 15—20 Mann gewesen sein, im Gasthause zur Lacke und es wurde mit der Arbeit begonnen. Herbeck war auch der erste Konsul. Der Congress in Mannheim 1888 brachte einen inneren Ausbau der Union und bereits ging die Zahl ihrer Mitglieder dem dritten Tausend entgegen. Die Pflege des Tourenfahrens nahm ungeahnte Dimensionen an und die Preisbewerbung zeigte ganz überraschende Zahlen. In manchem sonst oberflächlichen Radfreunde wurde durch sie die rechte Wanderlust geweckt. Im Jahre 1887 übernahm für München Herr J. Schmiedbauer das Consulat, und brachte derselbe es schon auf circa 60 Mitglieder.

Im Jahre 1889 war der Congress in Dresden. Es gab von nun ab harte Kämpfe überall in Deutschland, denn der D. R.-B. hatte die Alleinherrschaft nicht behaupten können und man stiess hie und da auf einen hartnäckigen und erbitterten Widerstand. Die Mitgliederzahl betrug circa 4000. Im Jahre 1889 führte Herr Hans Egersdoerfer das Consulat und unter seiner thatkräftigen Leitung entwickelte es sich so kräftig, dass es im Jahre 1890 mit circa 250 Mitgliedern den Congress in München unternehmen und zur Ehre der Union glanzvoll durchführen konnte. Nach München folgte im Jahre 1891 Berlin als Congressort, dann 1892 Coburg, 1893 Karlsruhe, 1894 Regensburg, 1895 St. Johann (Saarbrücken) und 1896 Aachen.

So hochofentlich die Entwicklung der Union fortschritt, so ist doch zu bedauern, dass sie ihrem Gründungsprinzip ein rein touristischer Verband zu sein nicht alleweg treu blieb. Schade, dass sie sich durch die Konkurrenz des Bundes in das Rennwesen hineinhetzen liess, in welchem sie schon ihrer ganzen Natur nach, als Bund der Einzelfahrer, nie mit Erfolg gegenüber den geschlossenen Vereinen des Bundes, welche im Besitze der meisten und besten Rennbahnen waren, konkurrieren konnte. Mit vielen Opfern an Arbeit und Geld, welche anderswo angelegt, sicher nachhaltigere Früchte gezeitigt hätten, wurde endlich nach Jahren eine beachtenswerte und durch die Gründung des V. d. V. f. R. ausschlaggebende

Stellung errungen. Dem Congress in München 1890, der noch in der Erinnerung vieler Sportskameraden lebt, folgte ein Jahr des verhältnismässig ruhigen Fortganges in der Zunahme der Mitglieder. Das Consulat zeigte am Schlusse des Jahres 1891, in welchem Herr Lud. Zöltsch dasselbe führte, circa 306 Mitglieder. Immerhin schon das grösste Consulat der ganzen Union. Nicht gleich-

mässig war leider die Entwicklung der sämtlichen Consulate der Union; manche derselben, die schon über eine sehr erhebliche Mitgliederzahl verfügten gingen wieder zurück. Spaltungen traten ein, oft veranlasst durch Eifersucht unter den Führern, den Clubs und durch lokale Verhältnisse u. s. w. Im Herbst 1891 übernahm Herr Rob. Tochtermann sen. die Leitung des Consulates München, unterstützt durch Herrn Friedr. Eser, welcher schon unter Egersdoerfer als II. Konsul fungierte begann nun eine Periode der eifrigsten Thätigkeit und der Reformen, welche in der Geschichte der Union eine hervorragende Rolle spielt und vielen Consulaten zum Vorbild diente. Es wurde die lokale Beitragspflicht der Mitglieder eingeführt und im April 1892 die »Mitteilungen« des Consulates gegründet. 1892 wurde auch die Prämiierung der 24, 12 und 6 Stunden Dauerfahrten des Consulates eingeführt. Im gleichen Sommer fand auf Anregung und unter kräftigster Mitwirkung des Consulates das Volksfest zu Gunsten des Nussbaum-Denk-

mals statt. Im selben Jahre begannen die Schnitzeljagden grösseren Styles. Die regelmässigen Ausfahrten und gemeinsamen Touren, die sehr oft sich auf ziemlich weite Strecken ausdehnten, wurden eifrig gepflegt. Im gleichen Jahre fand die Distanzfahrt München - Coburg statt, eine der ersten und jedenfalls grössten und bestarrangierten jener Zeit, welche das allgemeinste Interesse aller an der Strecke gelegenen Clubs und Consulate hervorrief. Das geschlossene und schneidige Auftreten der Münchner in Coburg, welche damals schon ganz gleich costümiert waren, trug ihnen, wie aus einer Rede des Herrn Dr. Sachs hervorgehoben wurde, den Ruf eines Muster-Consulates ein. In der Distanzfahrt selbst, welche da-

mals noch eine wirkliche Amateur-Distanzfahrt war, siegte Fischer, zweiter Altenberger, dritter Tochtermann jun., Zeit 14 Stunden 3 Minuten, 15 Stunden 18 Minuten und 15 Stunden 18 Minuten $\frac{1}{5}$ Secunde. Nachdem im Jahre 1892 der österr. Zoll auf Fahrräder eingeführt wurde, brachte schon



Rob. Tochtermann sen., I. Haupt-Consul.



Prof. Geisser, Präsidial-Mitglied.

die Nummer vom 15. Juli der Mitteilungen die erste Anregung der jetzigen Grenzeinrichtung. Im Jahre 1892 fand auch die erste grössere Christbaumfeier in den Centralsälen statt. Im gleichen Jahre wurde in den Wintermonaten mit den Vortrags-Abenden begonnen. Am Schlusse des Jahres 1892 stand die Mitgliederzahl des Consulates schon auf ca. 454. Im Jahre 1893

wurde auf 25 Grenzstationen die Grenzeinrichtung geschaffen, welche heute noch zur allgemeinen Zufriedenheit funktioniert. An dem Congresse in Karlsruhe 1893 beteiligte sich eine grosse Anzahl Münchener, so dass allein 18 Herren den Preis erhielten. Den Winter füllten eine Anzahl interessanter Vorträge aus. Das Jahr 1894 brachte die Distanzfahrt Mailand-München, an deren Arrangement das Consulat sich in hervorragender Weise beteiligte. Als eine der bestarrangiertesten und erfolgreichsten steht sie heute noch in der Erinnerung aller Sportsfreunde und das Consulat kann mit Stolz sagen, dass es sich sowohl um das finanzielle Zustandekommen derselben sehr grosse Ver-

dienste erwarb, wie es auch durch die Initiative zu derselben und seine thatkräftige Mitarbeit dieselbe zu einem Sportereignis ersten Ranges stempelte. Das Consulat und die Union haben allein über 1200 Mark zu dem Unternehmen beigetragen. Im Herbst 1894 wurde der Beschluss gefasst eine neue Strassenkarte von Oberbayern herauszugeben und das Consulat

hat mit derselben einem wirklichen Bedürfnisse einer verlässlichen Strassenkarte abgeholfen. Die Karte ist im Frühjahr 1895 erschienen und erlebte 1897 bereits die dritte Auflage. Die Mitgliederzahl stand am

Schlusse des Jahres 1894 mit 827 in der Liste. Der Congress in Regensburg war von München aus

sehr zahlreich besucht. Im Winter 1895 fand auch das erste grössere Maskenballfest des Consulates im Colosseum statt. Am 18. Mai 1895 war das Consulat in der Lage die Aufnahme seines 1000sten Mitgliedes zu feiern und hatte bei dieser Gelegenheit

die Freude den I. Präsidenten Schäfer, der seit dem Congresse 1890 München nicht mehr besucht hatte, in seiner Mitte zu begrüßen.

Mit der Zunahme der Mitglieder und unter dem Schwergewichte einer constanten Leitung stieg auch der Einfluss des Consulates bei der A. R.-U. Dieser Thatsache wurde durch die Ernennung des

I. Consuls Herrn R. Tochtermann und des Cassiers Herrn A. Anwander zu Präsidialmitgliedern Ausdruck gegeben.

Hatte schon der Congress in Regensburg der Frage ob Geldpreise oder nicht den Garaus gegeben, indem er sich für erstere entschied, nachdem derselbe Antrag noch auf dem Congresse in Karlsruhe abgelehnt worden war, so war durch die Gründung des Verbandes der Vereine für Radwettfahren und dem Beitritt der Union zu demselben deren Position entschieden gestärkt. In dieser Lage konnte sie die Ereignisse am sportpolitischen Himmel entschieden abwarten. Lange währte allerdings der Kampf, aber er ist nicht zu Ungunsten der Union ausgefallen, in-

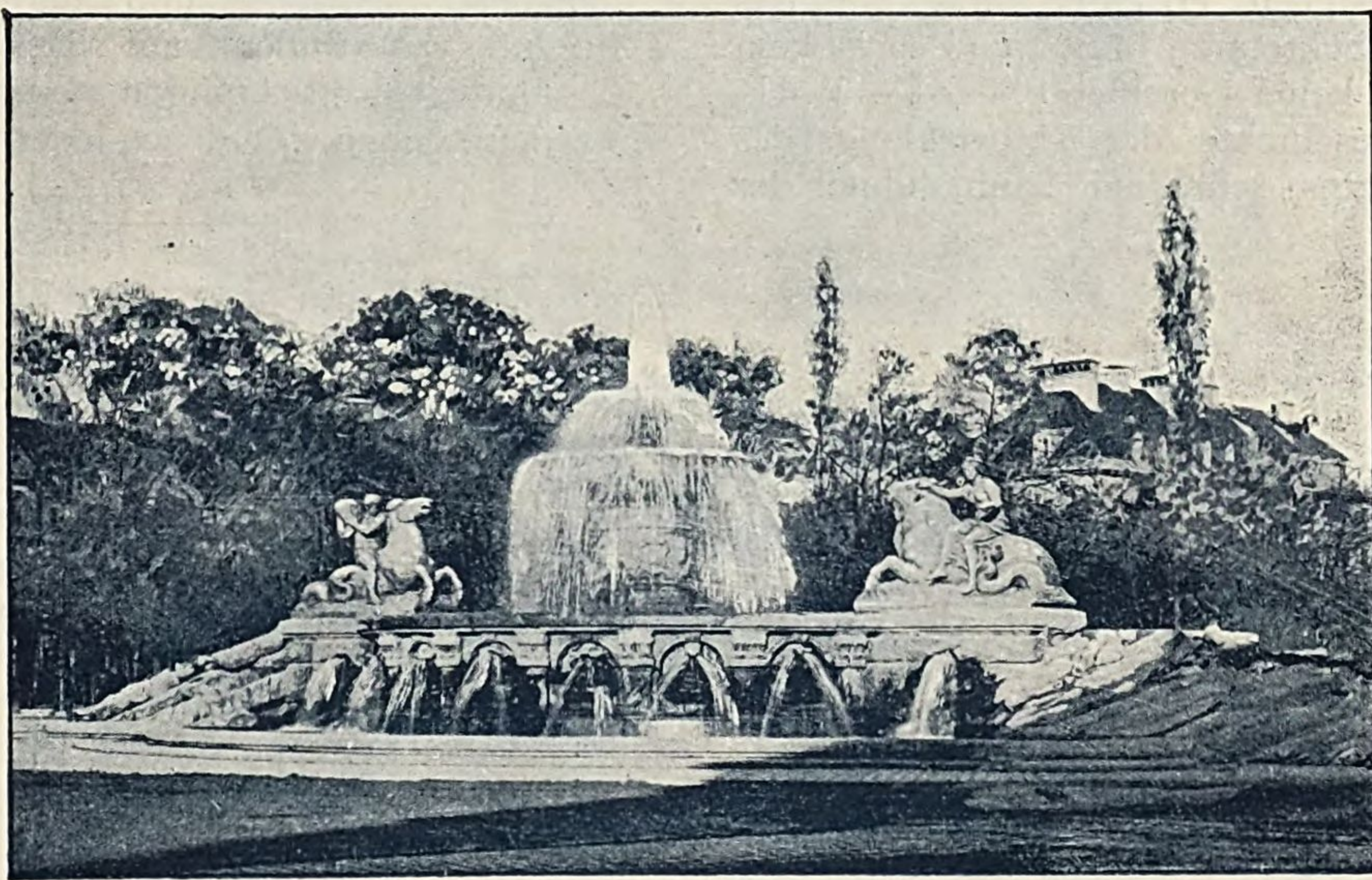
dem unter ihrer Zustimmung die deutsche Sportsbehörde für Bahnwettfahren begründet wurde. Im Juli 1895 fand auf eine vom I. Consul Herrn R. Tochtermann im M. R. C. vorgebrachte Anregung hin die erste Versammlung der Münchener Radfahrer statt, welche in der Folge zur Gründung des heute unter dem Vorstande des Freiherrn von

Rotenh'an, stehenden Verbandes zum Schutze der Interessen der bayerischen Radfahrer führte, welcher zur Zeit das Vorbild mehrerer ähnlicher Verbände in Deutschland ist. Die Sektionen des Consulates entwickelten sich aus kleinen Anfängen sehr kräftig und ihre stramme Haltung, ihre Disciplin und ihr musterhafter

Korpsgeist können manchem Club als Vorbild dienen. Die Geschäfte des Consulates nahmen einen solchen Umfang an, dass es zur Unmöglichkeit wurde dieselben ehrenamtlich zu verwalten und musste ein ständiger Schreibgehilfe schon im Jahr



Siegesthor.

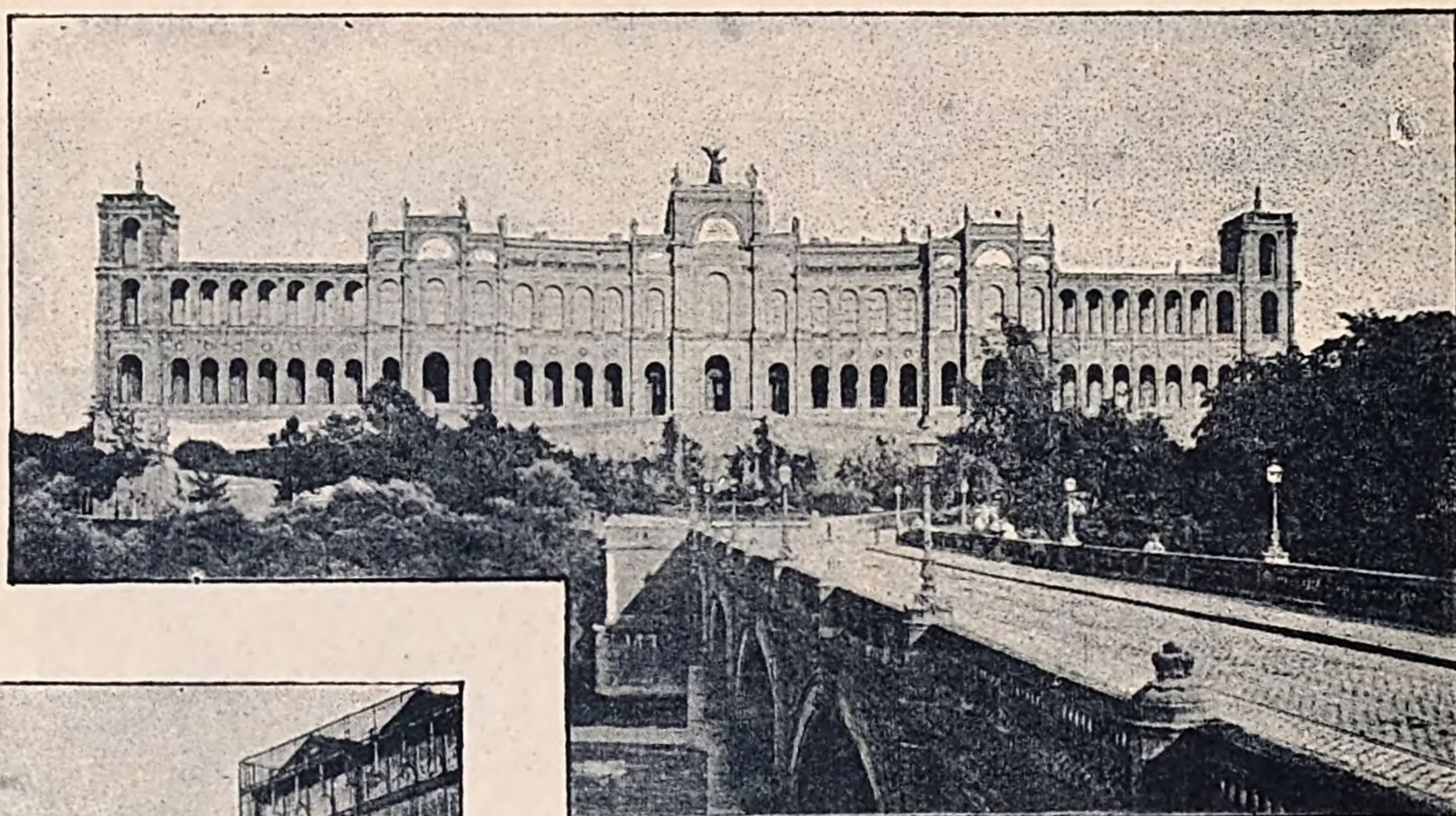


Wittelsbacherbrunnen.

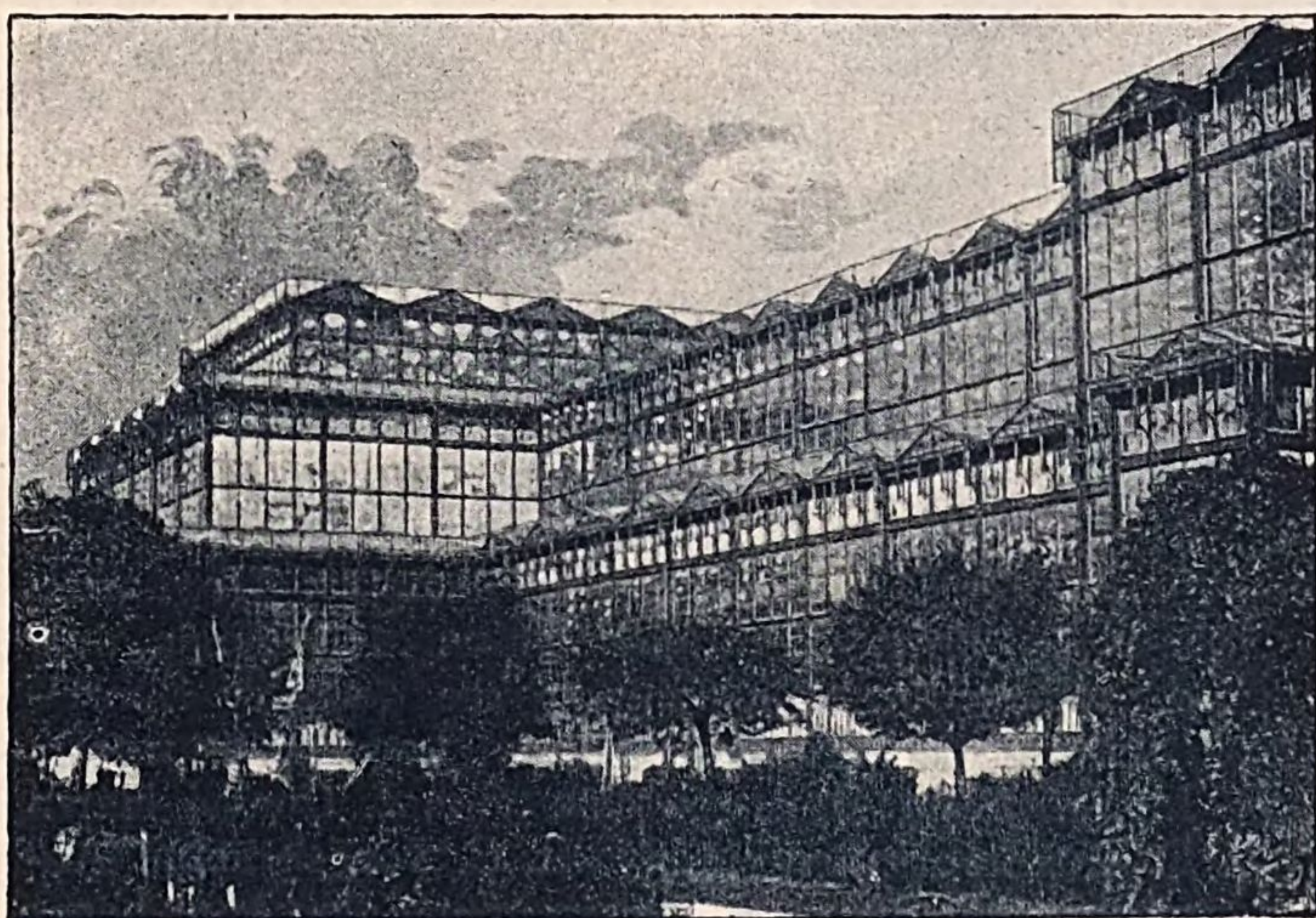
1896 in Anspruch genommen werden. — Am Schlusse des Jahres 1895 zählte das Consulat ca. 1200, am Schlusse des Jahres 1896 1800 Mitglieder. Die Mittel, welche von den Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden, sind zu zahlreichen Verbesserungen, so zu Subventionen für Wegmacher, zur Einrichtung eines ständigen, geregelten, mit allen Hilfsmitteln von Karten, Tourenbüchern, Reisewerken etc.

ausgestatteten Auskunftsdienstes, zur Einrichtung einer Bibliothek u. s. w. verwendet worden. In Deutschland finden die Einrichtungen des Consulates allerwärts Nachahmung. In verschiedenen Orten wurden bereits

segensreichen Wirksamkeit und der allzeit kraftvollen Initiative des Consulates München zu gedenken. Bei allen Reformbestrebungen an der Spitze, hat es sich einen ehrenvollen Platz als wohlorganisierter Teil, innerhalb der Union gesichert, sowie es auch



Maximilianeum.



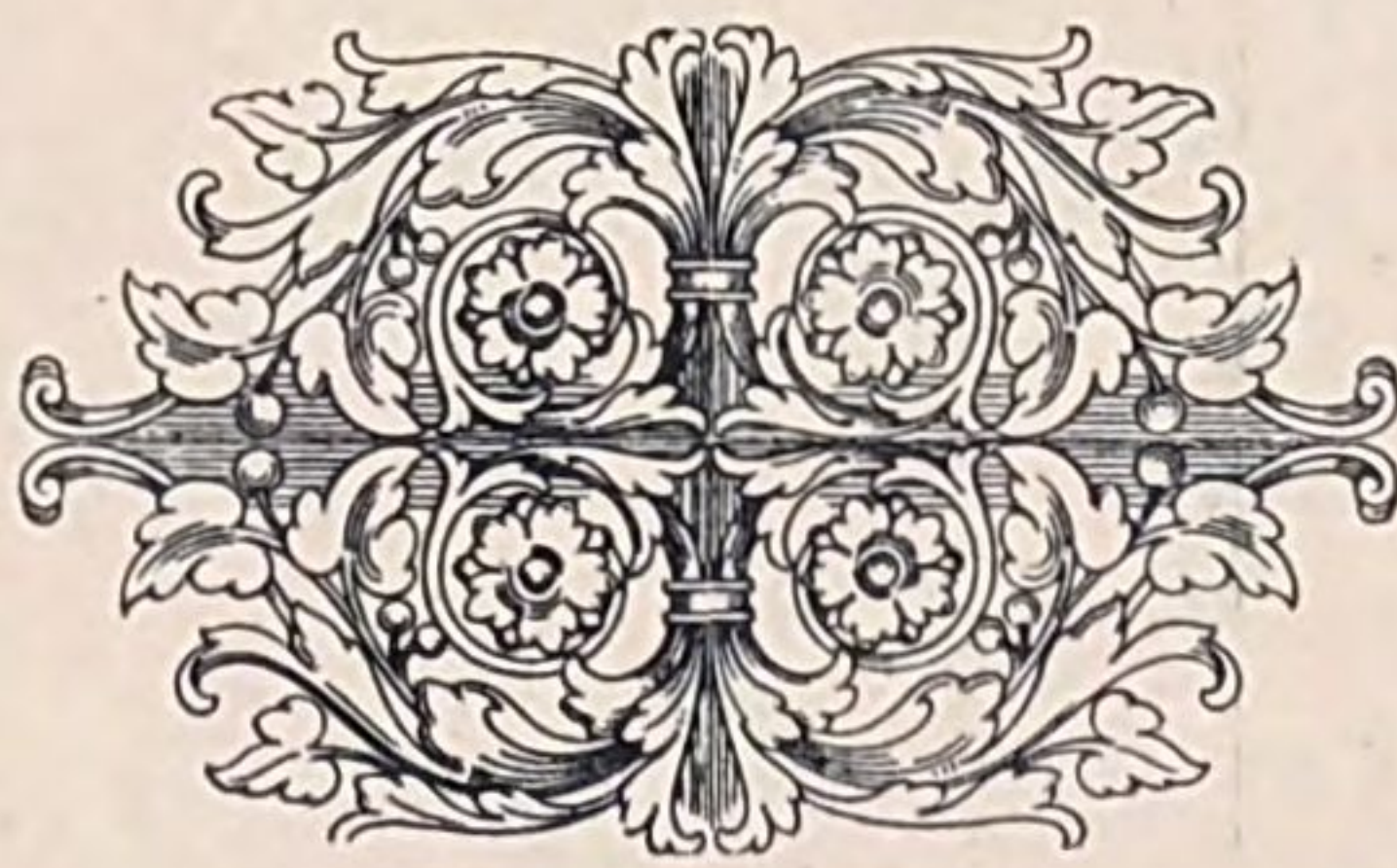
Glaspalast.

ähnliche Auskunftstellen errichtet, wie sie das Consulat in seinem Sekretariat besitzt und es ist kein Zweifel, dass man keine Geschichte der A. R.-U., ja auch keine Geschichte der Entwicklung des deutschen Radsportes schreiben kann, ohne der

in zweifelloser Loyalität stets die Bestrebungen und Ziele des grossen Ganzen unterstützte und fördern half.

So steht der deutsche Touren-Club vor dem XII. Congress, er blickt auf eine sorgen-, kampf- und arbeitsreiche Vergangenheit zurück, viele edel denkende Freunde haben ihm ihre Arbeitskraft in selbstloser Weise gewidmet. Ihnen Allen sei Ehre und Dank. Aber auch ehrenreich und erfolgreich können wir den Zeitraum überblicken. In der deutschen Sportgeschichte ist die Wirksamkeit der A. R.-U. und des Consulates München für alle Zeiten verzeichnet. Möge es dem Deutschen Touren-Club auch ferner beschieden sein, edel denkende, selbstlose und aufopfernde Führer und Freunde zu finden, auf dass zum Wohle der Gesamtheit Einrichtungen geschaffen und erhalten werden können, von denen jeder Nutzen ziehen kann.

ALL HEIL!



Das Tourenfahren.

Prof. Dr. Ad. Banzer.

Die Zeiten, in denen das Rad auf der Rennbahn eine grosse Rolle spielte, um die Schnelligkeit des Rades darzuthun, sind dahin und was wir von den Erfolgen auf den Rennbahnen hören, ist nicht mehr geeignet, solch ein Staunen und solche Bewunderung hervorzurufen, wie es noch vor wenigen Jahren der Fall war.

Gewiss werden wir noch die Ausdauer des schnellen Fahrers bewundern, aber er erregt kein Staunen mehr, dass man so und so viele Kilometer in so und so viel Minuten fahren, bezw. heruntertreten kann.

Die Rennbahn in ihrer früheren Form war notwendig zur Entwicklung der Technik des Radbaues.

Aber jetzt soll sich Mann und Weib freuen ob des Errungenen, ob der Schnelligkeit des Stahlrosses — aber nicht auf der Rennbahn — sondern auf der Strasse.

Um das Gefühl beschreiben zu können, das uns beseelt, wenn wir dem rauchverpesteten Weichbild der Stadt entronnen auf schöner breiter Strasse zwischen üppigen Feldern,

unter alten schattigen Riesenbäumen dahineilen mit dem unbehinderten Blick auf die blauen Berge, die freundlichen Dörfer, die dunklen Wälder, — ja diese wonnig neue Stimmung, diese Seelenarznei für uns abgehetzte Stadtmenschen — zu all diesem fehlt es mir an Worten und an Raum.

Wir sind kurz gesagt, alsdann ganz andere Menschen geworden. Mit unserem Alltagsrocke liessen wir auch den alten Menschen zurück und wir lernen in uns selbst ein neues Ich kennen, von dem wir bis jetzt noch keine Ahnung hatten. Ja wir sind jetzt in einer gehobenen Stimmung und wahre Herzensfreude jubelt in unserem Inneren. Und wie leicht ist diese Freude zu erlangen. Ja, es ist eine Pflicht für jeden Menschen viele harmlose Freuden zu geniessen, wir sind ja genussfähiger als wir es selbst wissen, aber nicht genussfähig in der Richtung entnervender Genüsse, nein, sondern in der Zahl unserer harmlosen Freuden. Wären wir nur alle gesünder, dann hätten wir auch mehr Freuden.

Aber gerade der nervöse Mensch ist durch seine trüben und wechselnden Stimmungen den

entsetzlichsten Grübeleien und aufreibendem Selbstmartyrium ausgesetzt.

Wie bei aller geistigen Arbeit, so müssen wir auch vor der geistigen Arbeit des Geniessens uns in die richtige Stimmung versetzen. Wir müssen uns klar sein, was wir wollen. Wir müssen uns bewusst auf das Rad setzen und vollbewusst einer Unterhaltung entgegenneigen wollen. Diese geistige Selbstzucht erhöht den Genuss des Fahrens und wir lassen um so leichter die Alltagsorgen hinter uns. Wenn wir uns so mit festem Willen gewissermassen selbst bei den Haaren nehmen, dann werden

wir auch der wahren

Freuden des Tourenfahrens mehr gewahr, als wenn wir auf dem Rade sitzend über die gewagtesten Geschäftsoperationen nachgrübeln.

Um aber unsere geistige Genussfähigkeit auf einer Radtour zu erhöhen müssen wir vor allem sehen lernen.

Es klingt eigentümlich und doch ist es so. Wie der Maler bei fortgesetzter Übung erst die feinen Lichter und Schatten sehen und unterscheiden lernt, so muss auch der Radfahrer auf seinem Gebiete, nämlich dem Landdurchstreifen, mit vollem Bewusstsein klar sehen lernen. Die Formen der Landschaft, ihr Aufbau, die verschiedenen Sandgruben, Hügel an denen wir vorüberkommen, sie alle gewinnen an Reiz, wenn wir von dem Aufbau unserer Erde einige grundlegenden Kapitel

kennen. Alles was wir aus der Geologie kennen, kommt uns auf unseren Touren zu statten. und wir werden mit anderen Augen durch Gegenden eilen, die uns sonst uninteressant, ja vielleicht sonst gar langweilig erscheinen.

Ein nettes kleines Büchlein, das von dieser hochwichtigen Wissenschaft nur die unentbehrlichsten Grundzüge enthält und deshalb für jeden denkenden Menschen zu empfehlen ist, finden wir in dem Verlag von Karl Trübner in Strassburg, Naturwissenschaftliche Elementarbücher: Geologie von Gerku. Deutsch von O. Schmidt. 1 Mk. — 136 Seiten in 8°.

Was für die Bodengestaltung gilt, ist um so mehr für die Bewohner des Landes geltend. Je mehr wir von ihren Eigenarten wissen, um so anregender



Professor Dr. Ad. Banzer mit Frau.

ist die Beobachtung ihrer Sitten und Gebräuche. Deshalb ist es für einen Besucher fremder Länder fast unentbehrlich, sich vorher schon, eine wenn auch nur ganz oberflächliche Kenntnis von deren Bewohnern, ihren Gebräuchen und Sitten sich zu verschaffen, wozu teils in grösseren Reisehandbüchern, teils in trefflichen Beschreibungen aller Länder, woran gerade die deutsche Literatur so reich ist, hinlänglich Gelegenheit geboten ist.

Unbedingt notwendig ist das vorherige Studium der Stadtpläne der Grossstädte, denn es ist nichts trauriger als einen Menschen zu sehen, der an einer Strassenecke steht und ratlos in seinem Plane herumsucht, ohne nur die geringste Ahnung von den Hauptverkehrsadern der Stadt und ihren Verkehrsmitteln zu haben. Für uns Radfahrer ist überdies eine Karte mit Bezeichnung der fahrbaren Strassen unbedingt notwendig und sind solche für die Grossstädte Europas glücklicherweise bereits erschienen.

Weiter müssen wir uns mit den Einrichtungen der Post vertraut machen, da wir uns dadurch unendliche Erleichterung an Gepäck verschaffen können.

Wie angenehm verschickt man seine Pakete in der Schweiz, umständlicher schon in Frankreich, aber bei genauer Kenntnis der Vorschriften kann man sich auch hier grosse Erleichterung am notwendigsten Gepäck verschaffen, wenn man dasselbe zur richtigen Zeit aufgibt. Alle diese postalischen Verordnungen dürfen in einem zukünftigen Ideal-Radfahrerbuch nicht fehlen.

Zu solchen künftigen Einrichtungen zähle ich auch die bereits angeregten Führer zu Rade durch fremde Städte und nach deren Umgebung. — Nun aber noch einen wichtigen Punkt. Unser eigenes Verhalten auf der Tour.

Wie selbstverständlich ist es zu lesen durch Dörfer in einem anständigen Tempo zu fahren. Aber wie sieht es in der Praxis aus. Der nüchternste Radfahrer gerät durch jedes Dorf hindurch in eine Art von Wut, und mit rasender Geschwindigkeit saust er unter grösster eigener Gefahr und der der Dorfbewohner durch die lange Dorfstrasse. Wenn sich die Sympathien auf dem Lande für unseren Sport nicht heben, so verdanken wir dies nur dem geistlosen Gerenne durch beiderseits bewohnte Strassen, deren Bewohner durch einen lebhaften Radverkehr ohnehin sehr behindert werden,

besonders während der Zeit der Ernte. Also mehr Rücksicht auf unsere Mitmenschen und bitte auch mehr Freundlichkeit. Der Gruss vom Rade ist leider sehr selten und der zugeknöpfte Grossstädter dürfte am Lande die Sitte des Grüssens viel mehr üben, da sie unseren Sport einerseits beliebter machen, andererseits die Landbewohner nicht mehr jenen gefährlichen Hass zu Thatsächlichkeiten treiben, wie wir es jüngst erst in der Nähe von Passau verüben hörten.

Einen grossen Einfluss auf die Behaglichkeit üben die Berge und steilen Strassen und unsere Art dieselben zu nehmen. Wer fortgesetzt frisch treten will, der lasse bei den steilen Strassen den Ehrgeiz beiseite und schiebe gemächlich sein Stahlross die steile Höhe hinan. Der Vorrath an Muskelkraft wird da-

durch sehr geschont und unsere Leistungsfähigkeit bleibt sich gleich bis zum Ende des Tages.

An Hunderten von Beispielen sah ich und sehe ich es immer bewahrheitet, dass diejenigen, die am feurigsten auf der Strasse daherrennen und die Steigungen mit wü-

ther Schnelligkeit nehmen, immer in einem der nächsten Wirtshäuser anzutreffen sind, während der im verächtlichen »Spitalertempo« daherruhende Radler gemütlich seines Weges weiter zieht und immer noch Auge und Herz für die Natur und deren Schönheiten haben kann.

Die Wirtshausfrage. Die Radfahrer trinken durchweg tagsüber zu viel geistige Getränke. Der Alkohol vermindert ja bekanntlich die Ausdauer der Muskelthätigkeit bedeutend und doch heisst es Eulen nach Athen tragen, wenn wir den Tourenfahrern zurufen,

Alkohol des Abends, wenn es sein muss, am besten ist es gar keinen auf der Tour zu geniessen.

Wie schon bemerkt soll das Tempo auf der Tour ein gemässigt sein, so hie und da sogar ein sehr gemässigt auf die Gefahr hin von Vorüberfahrenden verlacht zu werden von schneidigen Radlern, die uns besonders in der Nähe der Städte überall einholen. Am besten ist es die Schnelligkeit je nach Bodengestalt tagsüber zu wechseln und das Absteigen nicht zu vergessen.

Ein lächerlicher Rat, aber in der Praxis gehört wohl eine Art Selbstzucht dazu an schönen Punkten doch in der That abzusteigen und sich nicht verleiten zu lassen im Sattel sitzen zu bleiben, weil



H. Horstmann,
Weltreisender auf dem Fahrrad.

es bequemer ist, dies zu thun, heisst sich der Vorzüge des Radfahrens vor dem Eisenbahnfahren zu begeben, wo wir ja auf ein und denselben Sitz tagelang gebannt sind.

Von grosser Bedeutung für die Tour ist die Wahl des Reisegefährten und deren Anzahl. Bezüglich Wahl möchte ich nur kurz sagen, man wähle immer den mehr erfahrenen, den gewandteren und kräftigeren Genossen. Die Zahl der Reisegenossen möchte ich nach dem englischen Sprichworte »Two are company three are none« eigentlich nur auf zwei beschränkt wissen. Wie sich die Gesellschaftsreisen zu Rad praktisch gestalten werden, darüber wird erst die Erfahrung lehren.

Vorläufig möchte ich nur bemerken, dass mir als Ideal für eine Reisetour das Radfahrerehepaar erscheint aus vielen Gründen. Der dem weiblichen

Unbegreiflich ist es daher zu sehen, wie Radfahrervereinigungen an schönen Sonntagen dicht hintereinander auf den staubigen Landstrassen dahinfahren und ein wahres Bedauern erfüllt uns mit dem Letzten im Zuge, der eine riesige Staubwolke hinter sich lässt.

In grösserer Gesellschaft sollte nur zu Zweien gefahren werden, und zwar je nach Windrichtung neben- oder hintereinander. Das nächste Paar sollte erst in einer solchen Entfernung folgen, dass sie die Staubwolke der Vorausfahrenden nicht mehr einzuatmen haben.

Hier wäre auch von der noch immer vorherrschenden höchst gesundheitswidrigen Haltung auf dem Rade zu sprechen. Allein angesichts der modernen einer richtigen Haltung geradezu Hohn sprechenden schmalen nach unten gebogenen



Oberhofen am Thunersee.

Aus Prof. Dr. Banzer's Ferientour mit Frau siehe „Das Fahrrad.“

Geschlechte so eigentümliche Sinn das Näherliegende und Praktische sofort mit feinem Gefühle herauszufinden, die für uns Männer oft eigentümliche eigenartige Auffassung von Situationen, die vielen kleinen Leiden, wo wir keine sehen, der für Naturschönheiten sehr empfängliche weibliche Sinn, diese und noch viele andere Züge, die dem weiblichen Geschlecht fast durchweg eigen sind, machen solch eine Radtour zu einer genussreichen Fahrt wobei allerdings ich nicht verhehlen will, dass von dem Manne ein gewisses Mass von Geduld und einige Erfahrung mit den weiblichen Schwächen vorausgesetzt wird.

Auch aus ganz äusserlichen hygienischen Gründen möchte ich nur für eine grössere Tour zu Zweien sprechen.

So gesundheitsfördernd das Radfahren in reiner Luft ist, so schädlich ist es stundenlang in dichten Staubwolken dahinzufahren. Wir meiden die staubigen Strassen und treffen alle Vorkehrungen gegen das Einatmen von Staub durch Besprengen der Strassenplätze.

Lenkstange ist es ein Kampf gegen Windmühlen, den wir führen. Leider muss ich gerade der Mehrzahl unserer lieben Unionisten den Vorwurf machen, dass sie in erster Linie eine abscheuliche Haltung auf dem Rade pflegen. Ich muss oft bemerken, dass neben Militärs, die Radfahrer, die gar keiner Vereinigung angehören, meistens am strammsten auf dem Rade sitzen.

So wie es jetzt steht, gehören hohe breite Lenkstangen mit gerade dasitzenden in die Ferne sehenden Fahrern zu den Seltenheiten. Allein die Natur ist die gerechteste Richter und sie wird die Verachtung ihrer Gesetze, in diesem Falle die dauernde Einengung des Brustkorbes, die normale Atemführung schwer rächen. Dann werden Radfahrerkrankheiten entstehen, von denen man glücklicher Weise bis jetzt nichts weiss.

Leider sah ich schon des öfteren Vertreterinnen des weiblichen Geschlechtes in solch katzenbuckliger Haltung, was bei dem charakteristischen Bau des weiblichen Beckens im Interesse der Aesthetik nur auf's Ernsteste zu widerraten ist. Hätten diese

Damen eine Fotografie von sich gesehen, wie sie vorgebeugt mit dem Kopfe nahe der Lenkstange dahinschnurrten, sie wären entsetzt vor ihrem Konterfei zurückgewichen.

Dass der offene Mund bei Radfahrern leider nicht selten ist, ist angesichts der gesundheitswidrigen Haltung selbstverständlich, aber deshalb nicht minder zu bedauern, abgesehen von dem schlechten Einflusse auf Kehlkopf und Lunge, wollen wir blos die Hässlichkeit eines Führers in Erinnerung zurückrufen, wie er einem blöden Menschen ähnlich auf den Strassen in selbstmörderischer Weise dahinbuckelt.

Die Kleidung des Radfahrers ist meistens zu warm. Ich machte mit Kneippleinen gute Erfahrungen. Die gegenwärtig modernen Rad-Mützen müssen wegen mangelnder Ventilation für die Haare mit der Zeit ein ganzes Heer von Kahlköpfen erzeugen.

Rosshaarhüte scheinen mir nach eigener Erfahrung jeder anderen Kopfbedeckung vorzuziehen zu sein.

Für die Augen ist ein dunkles Glas auf langen weissen Strassen sehr angenehm.

Warum mitten im Sommer dicke wollene Strümpfe zu tragen seien, wie es die auf allen Gebieten gedankenlose Mode gegenwärtig verlangt, ist mir nicht klar und scheint fast grausam. Dicke seidene Strümpfe sind weitaus angenehmer, besonders auch für die Ventilation.

Nun am Schlusse noch den dringenden Rat; nehmet von den Rädern nur die aller besten, man wird gewiss die wenigen Mark Mehrauslagen nicht bereuen, besonders wenn man, wie es mir schon öfter vorkam, zu gleicher Zeit zur rechten und linken Seite der Strasse Raddefekte ausbessern oder hoffnungslos anstarren sieht.

Da die Hôtelfrage für uns Unionisten nun doch endlich glücklicherweise eine brennende geworden ist, so möchte ich hierzu noch bemerken, dass mich das sehr freute. Bis jetzt waren die Hôtelvezeichnisse blos ein papierener Vorteil und die Unionsschilder galten blos als Visitenkarten für die Rendez-vous der Radfahrer.

Zu den bisherigen Vorschlägen möchte ich hinzufügen, dass in der Hôtelfrage wohl zwei Punkte zu unterscheiden sind, nämlich zwischen dem, was wir ganz und gar in unserer Hand haben und dem, was blos wünschenswert ist. Also unmittelbar lieber sind uns bei energischer Mithilfe seitens der Konsulate:

- 1.) der vorhandene Aufbewahrungsort für die Räder,
- 2.) der Mann, der dieselben reinigt,
- 3.) der vorhandene Bad- und Brauseraum,
- 4.) ein vorhandener Reparaturkasten,
- 5.) die nötigen Umgebungskarten, fein säuberlich auf Pappendeckel aufgezogen, an den Wänden zur Verfügung aufgehängt, die nötigen Adressen an Leute, die für uns notwendig sind, ebenso auf Pappendeckel ersichtlich aufgeschrieben u. s. w.

Erst, wenn der Consul sich, vielleicht auf Grund einer Concurrenz - Ausschreibung, von dem wirklichen Vorhandensein dieser 5 Punkte überzeugt hat, dann gibt er das Schild ab. Die übrigen Punkte, bezüglich Zimmerpreise u. s. w. liegen immer mehr in dem Ermessen des einzelnen Wirtes und sind nicht direkt in unsere Hand gegeben. Jedenfalls können wir hier von dem Verein der Geschäftsreisenden u. s. w. noch lernen.

Wünschenswert ist ferner, dass die Union bzw. der Verband der Radfahrer Fühlung mit den Bautenministern nehme, damit wenigstens Strassenbauämter, deren Vorstände angewiesen würden, dem Radfahrverkehr gegenüber eine freundliche Haltung einzunehmen. Der Verkehr mit den Wegmachern selbst wird ja von der Union schon längst gepflegt, aber was thut der arme Wegmacher, wenn der Vorgesetzte ihm

befiehlt, unnötige Rinnen in die Strasse zu hauen oder wenn er ihn zu Geldstrafen verurteilt, weil er die Kies-Steinhaufen blos auf eine Seite der Strasse abladen lässt, da der Gestrenge schon wittert, dass der Wegmacher dies den Radfahrern zu Lieb gethan habe.

Endlich noch einen Punkt. Wenn ein schwerer Raddefekt vorliegt, so ist unser nächster Freund der Schmied im nahen Dorfe. Wir sollten deshalb dieses Gewerbe unseren Zwecken dienstbar machen, indem wir alljährlich Preise hinausgeben für die besten und gelungensten Radreparaturen, indem wir an diese auch kostenlos Fahrräder verteilen, damit sie auch praktisch mit dem Fahrradbau betraut werden und endlich, wenn wir die Militärverwaltung ersuchten, die Schmiede auch zur Reparatur der geplanten Militärreparaturwerkstätten für Fahrräder heranzuziehen. Das wäre für unsere Sache ein grosser Fortschritt. Für unsere Oberleitung hätte ich noch die Bitte sämtliche hervorragende Rad-



A. Köcker, B. P. Schlink, O. Brüttner,
die drei berühmten Dauerfahrer Berlins.

karten nach Ländern geordnet in einem alljährlich herauszugebenden Jahrbuch aufzuführen, darinnen auch die Bestimmungen über Grenzüberschreitungskarten anzugeben, unsere Beziehungen zu den ausländischen Vereinigungen und die sich daran knüpfenden Vor-

Radfahrsparte. Die konservative Verwaltung will nichts davon wissen und lässt sich alle Vergünstigungen nur zollweise abringen.

Wenn aber einmal erkannt ist, welch' edlen Einfluss das Rad und besonders das Tourenfahren



Kufstein.

teile. Wir finden ja alles dies in unserem trefflichen »Fahrrad« aber zerstreut und nur für den beständigen und mit gutem Gedächtnis ausgestatteten Leser auffindbar.

Wir entwickeln uns sichtlich nach Innen und nach Aussen, allerdings letzteres nur langsam. Wie mit allen Neuerungen, so geht es auch mit dem

auf Körper und Geist wirkt, wenn dann erkannt wird, dass Radfahren ebenso zur harmonischen Ausbildung des Körpers gehört wie Geräteturnen und Freiübungen, dann wird auch den Radfahrern und deren Forderungen eine schöne Zeit winken.

Ausdauer, Kraft, Selbstbeherrschung und Charakterfestigkeit wird dann die junge Generation nicht mehr zufällig, sondern in zielbewusster Schulung auf dem Rade und auf immer weiter sich ausdehnenden Radtouren lernen.

ALL HEIL!



Ein Reaktionär.

Ich hasse diesen Radlersport,
Der jetzo durch die Welt rumort!
Und nie werd' ich mich je verstehen,
Auf einem Rad spazier'n zu gehen.
Ach, wie idyllisch war's doch nur,
Als in der Postkutsch' man noch fuhr,
Drei Tag' nach Augsburg, drei zurück,
Das war ein ungetrübtes Glück.
Dann ward die Eisenbahn erfunden,
Und aus den Tagen wurden Stunden.
Doch war's den Leuten nicht genug,
S' wollt Jeder seinen Extrazug,
Sein Stahlross mit und ohne Dampf,
Zur Liebe, zum Geschäft, zum Kampf.
Kaum geht für sich in süßen Träumen
Man Sonntags unter Blütenbäumen,
„Klingling“ — man springt entsetzt zur Seit —
Ein wilder Radler ist nicht weit.
Und kommt Dir mal ein schönes Mädchen
Rasch in den Weg auf ihrem Rädchen,
Auf dem sie wie 'ne Göttin thront,
Und willst Du wissen wo sie wohnt,
Eh' Du nur ausgesprochen „wo?“ —
Ist Maid und Rad in Grosshesseloh.
Doch — kommt ein Fräulein schon bei Jahren
Mit ihrem Rösschen angefahren,
Von vorn und hinten korpulent,
Was man so „trutscherlartig“ nennt,
Wie ein Kameel mit Seitentaschen

Das auf dem Rädchen sitzt, dem raschen,
Da geht ihr, — es ist doch ein Graus —
Ganz plötzlich die Pneumatik aus.
Und eh' Du recht weisst, was denn los,
Fällt sie vergnügt Dir in den Schooss.
Ich danke schön für solchen Sport!
Und wahrlich — wüsst ich einen Ort,
Wo das Bicycle nicht bekannt,
Noch heut ging's in's gelobte Land.
Doch stieg ich bis zum Mond hinan,
Träf' eine Radfabrik ich an.
Die ganze Menschheit ist geniert,
Das ganze All ist infiziert
Von dem vermaledeiten Sporte —
Mir fehlen momentan die Worte, —
Dern Leute, die mit heiligen Schwüren
Gelobten, kein Rad anzurühren,
Die radeln stolz an mir vorbei —
Charakterlos ist's meiner Treu!
Der stete Ärger macht mich matt!
Ich bin der Welt und Menschen satt.
Das Eine möchte ich noch wissen:
Soll ich vergiften mich? Erschiessen?
Soll zeitgemässer ich erblassen?
Vielleicht auf's Rad mich flechten lassen?
Doch eilt das wohl nicht gar so sehr.
Die Welt ist weit! Die Welt ist hehr!
Und erst will ich noch wie die Andern
Die weite Welt per Rad durchwandern.

Hartl-Mitius.



Eine moderne Sphinx.



KUNSTBEILAGE: GEWIDMET VON HERRN PROF. OTTO SEITZ
FÜR DIE OFFIZIELLE FESTSCHRIFT DES HAUPT-CONSULAT MÜNCHEN ZUM XII. CONGRESS
DES DEUTSCHEN TOUREN-CLUB A. R. U.

Brief der Frau Wurzel vom Viktualienmarkt

von Benno Rauchenegger.

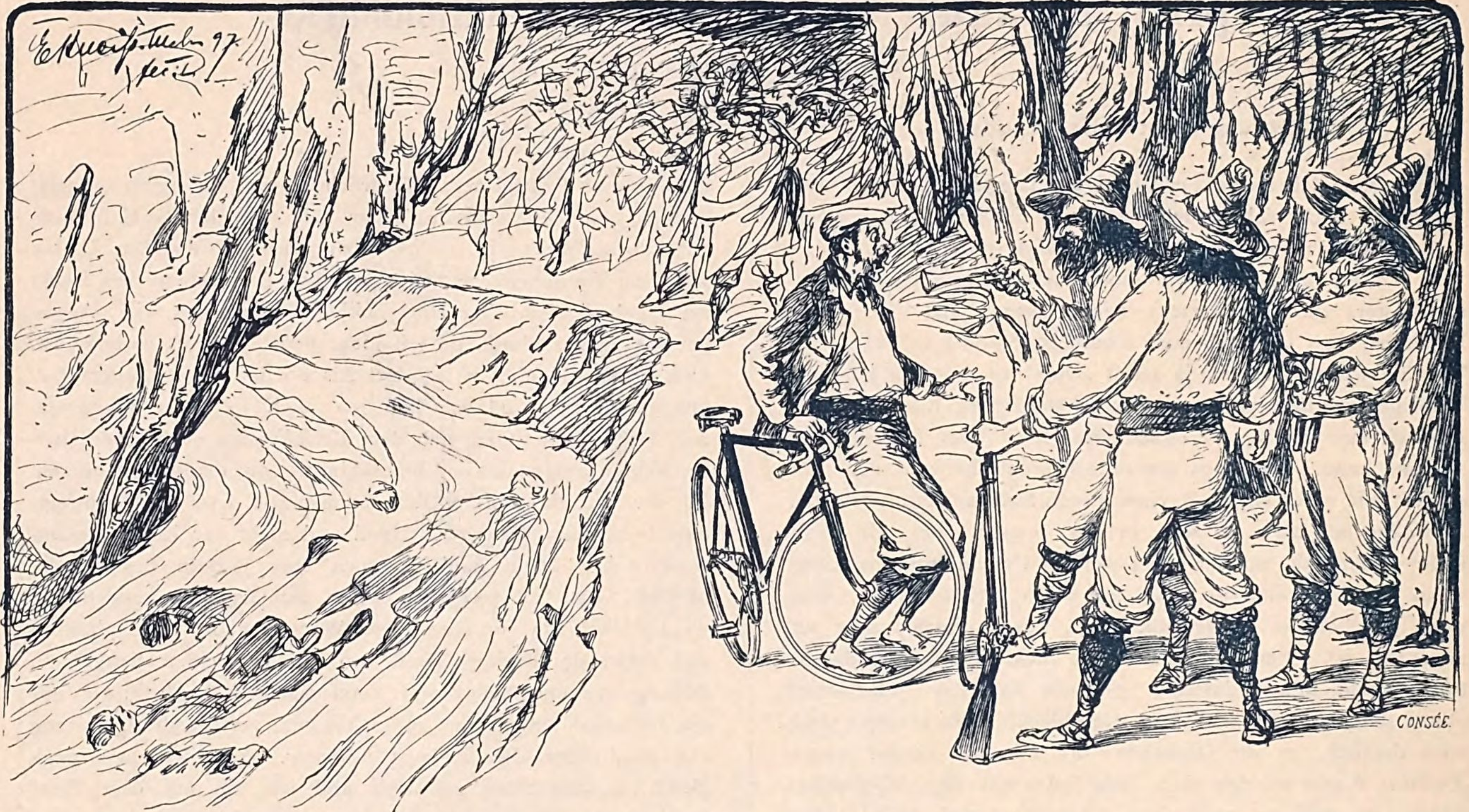
Hochgeehrter Kohngröss!

Obschon ich meine Federn bereits begraben habe, so kann ich doch nicht anders, als Ihnen einiche Zeulen widmen. Der Trumpf, welchen der Radfahrersport feuert, indem Alles, Gross und Klein ohne Unterschied des Geschlechtes und Alters gar nicht mehr anders kann, hat mich dazu begeistert, dass ich mich noch einmal liederarisch veröffentliche. Wie Sie wissen, hab' ich ja selbst schon vor ein paar Jahr zum Velozipet gegriffen und trotz der schmerzlichen Erfahrung der Lernzeit eine gewisse Fertigkeit erlangt, so dass ich es ohne Anstand kann. Allerdings sporzmässig gehts bei mir nicht und es fällt mir nicht ein, z. B. einen neuen Strassenakkord schaffen zu wollen mit etwa 12 Kilo in der Stunde. Bei mir gehts mehr gemüthlich, wo dann viel weniger Unheil entstehen kann, wenn man beispielsweise über ein tiefes Geläuse fährt, oder wenn plötzlich die Mathematik platzt, was ja immer sehr unangenehm ist. Man hat früher viel mehr vom Publikum zu leiden ghabt, indem dasselbe geglaubt hat, das Velozipetern g'hört sich meist für ein zartes Geschlecht. Ich erinnere mich noch deutlich, an die Ofationen, die mir bei meiner ersten Ausfahrt bracht worden sind. Ein Jedes hat sein Möglichstes gethan, um mich zu zerblecken. Anstatt: «All' Heil» habns mir: «Alts Heu' oder «Alles Heul» zug'rufen und einmal hat Einer gar gschrien: «Gebts Obacht, da kimmt ein Oelefant auf Radeln» und was dergleichen Symfonien mehr sind. Die Kostihmfrage war damals auch noch eine brennende, indem man unsereim die Hosen nicht vergunnt hat, obwohl ich immer dafür war. Den Rock halte ich aus braktischen Gründen für viel gefährlicher, als wie die Hose, die eine grössere Freiheit gestattet und auch fescher ausschaut, wenn mans anhat. Den jungen Damen stehts geradezu manificht, wenns in der Velozipetracht dahin sausen und ich glaube, dass in der Zukunft mehr Ehen auf dem Rad, wie im Ballsaal geschlossen werden. Es ist auch für mich gans was anders, als wie die Tanzerei, wo man in einem gewissen Alter doch meistens sitzen bleibt, oder nur aus Barmherzigkeit zu einer Gadrille g'holt wird. Auf dem Rad kann ich jede Dur fahren, wo mir beliebt, ohne ein Angaschmang. Freilich hat auch das Velozipetern seine Dornen, weil sich die hohe Polizei auch hineinmischet. Ich hab schon ein paar Mal Straf zahlen müssen wegen verbotenen Wegen, wo ich nicht herunter bin und dann weil ich keine Latern nicht g'habt hab', was aber nicht richtig war, indem ich sie bei mir g'habt hab', aber in Folge von Wind immer wieder ausgelöscht ist und da hat ein Schandarm mich anhalten und meine Hausnummer aufgeschrieben, nach drei Täg war schon ein Strafzettel da, den ich zahlt hab, weil ich mich nicht öffentlich blamiren mag. Das wär auch ein Fall für den geehrten Kohngröss, dass er eine Revolution dahin fassen thät, dass einen fahren lassen, wo man will und kann. Im Wald und auf die Berg fährt doch Niemand umeinander und der Strassen, wenns auch klein ist, schadets nichts. Wir Sportleute werden ja ohnehin belästigt genug durch Bosheit und vielfach auch durch die Hunds- viecher, die einem in die Maschin hineinlaufen und in Verlegenheit bringen. So hab ich neulings einen sehr traurigen Fall erlebt. Ich bin ziemlich scharf g'fahren, da kommt mir ein Dackl in die Gwehr und ich hab nimmer ausweichen können; ich fahr drüber nüber und lieg schon drunten auch, der Dackl hat gheilt wie ein Kalb; ich aber hab mich dazu schenirt und bin langsam wieder in die Höh. Ich hab noch nicht gwusst, wie viel Beiner ich mir brochen hab, da ist schon eine Frau auf mich los und hat mich der Art mit Injuhrien überzogen,

dass es eine Schand war. Natürlich bin ich ihr nichts schuldig blieben, besonders wie ich g'sehen hab, dass der Dackl blos am Schwanz delectirt war, während mir alles weh than hat. Gleich war eine Menschenversammlung da und Alle habens dem Dackl recht geben. Ein alter Herr mit die bekannten vier Augen hat gar zu mir g'sagt, ob ich nicht wüsst, dass es verboten ist, über Hunde hinüber zu fahren! Als ob das ein besonders Vergnügen für uns wär! Da hab ich mich trotz der Schmerzen aufs Radl gschwungen, hab dem Betreffenden noch einen alten Schafskopf aufgewichst und bin dahin, wie aus der Bix g'schossen. Es wär also ein weiterer Revolutionspunkt, dass man beantragt dass in solchen Fällen der Hund und nicht der Radler verantwortlich ist. Dann hab' ich noch eine weitere Beschwerde, nämlich, dass an gewissen Orten Schutzgländer angebracht werden. Ich bin vor etwa sechs Wochen übers Land g'fahren und komm durch einen Wald, wo auf der einen Seiten ein Abhang und ein Weiher war. Auf einmal hör ich hinter mir ein Fuhrwerk daherrasen, ich schau um, verreis die Lenkstang und segel über den Abhang hinunter. Natürlich hats mich gleich aus dem Sattel geworfen und ich bin mit dem Kopf voran in den Weiher hineing'flogen. Ich hab' glaubt, jetzt ists gfehl um mich. Glücklicherweise war das Wasser nicht tief und lauter Schlamm, so dass ich mich rausarbeiten hab' können. Wie ich wieder auf die Füss war, schau ich mich nach dem Fuhrwerk um und was glaubens, was ich g'sehn hab?? Diese Lackel haben sich den Bauch g'halten vor Lachen, anstatt, dass sie einer Dame zu Hilf kommen wären. Mein Radl aber war cohnfekt und nicht mehr zum brauchen. Wie ich ausgschaut hab, ist nicht zum beschreiben! Die Affen aber sind fortg'fahren und haben mich im Stich lassen. Ich hab das Radl bis ins nächste Ort schieben müssen und da ist mir zum Ueberfluss noch eine Nachbarin von mir begegnet, der mein Radl schon lang ein Dorn im Aug' ist und die hat mich gans spöttisch gfragt: «San's beim Baden g'wesen Frau Wurzl?» Was ich ihr drauf g'antwort hab', können Sie sich denken — was man halt in einem solchen Fall sagt; da kann auch der gebildeste Mensch, wie doch auch der Ritter Getz von Bärlichen einer war, nicht anders. Wenn also ein Geländer da gewesen wär, wär so was nicht vorkommen.

Seit dieser Zeit fahr ich auch nicht mehr gern alleinigs, aber es ist manchmal schwer, einen Anschluss zu kriegen. Ich hätt es schon längs per Tante probirt und meinen Schwieger- sohn den Bader, ders sehr gut kann, duzu veranlasst, aber wir können uns nicht einigen, wer vorn oder wer hinten sitzt. Er will mir die Leitung nicht anvertrauen und ich mag mich nicht von ihm berücksichtigen lassen. Zu einem Dreiplex oder Vier- plex habe ich meine Familienangehörigen noch nicht ermutigen können. Aber auslassen thu ich deszwegen doch nicht, denn ich benütze das Radl als Medizin, und bekommt mir sehr gut. Wenn ich meine fünfzehn Kilo z'hammtreten hab, dann krüg ich einen Hunger und einen Durst, das es eine Freud ist. Darum sollen auch die Leute zu diesem Mittel greifen, um ihre Gesundheit zu erhalten. Kein Doktor kann einem das Rad ersetzen; es ist ein Naturheulverfahren ersten Ranges, abgesehen davon, dass die Eisenbahn, Tramwei und Drotschkerl über- flüssig werden, wenn das Rad einmal die breitesten Schichten des Volkes erfasst hat. Indem ich dem Cohngröss das beste wünsche, verbleibe ich mit aufrichtigem «All Heul!»

Ihre ergebenste Sportschwester
M. Wurzl.



Radler-Idylle aus den Abruzzzen.

(Wahrheitsgetreu und selbsterlebt).

Von Perugia und Assisi,
Das den hl. Franciskus
Einst geboren, der noch damals
Barfuss diese Umbrerlandschaft
Rastlos predigend durchzogen;
Weil er nichts vom Radeln wusste —
Kamen wir auf staub'gem Zweirad
Um die Mittagszeit nach Terni.
Eher wollen wir nicht rasten
Und die sieben Kilometer —
Die uns noch vom Stromfall trennen,
Jenem herrlich, weltberühmten
Und an Schönheit unerreichten —*)
Wollen wir noch 'runterstrampeln!

Westwärts wendet sich die Strasse,
Immer aufwärts, immer aufwärts
Und das Thal wird immer enger,
Wird zur Schlucht, zum Felsenthore
Für die düsteren Abruzzzen,
Die hier ihren Anfang nehmen.
Vertikale Felsenwände
Thürmen sich auf beiden Seiten,
Raum nur lassend für die Strasse
Und den Bergstrom, den Velino,
Der zu uns'rer Rechten braust.

Menschenleer ist diese Gegend;
Glühend brennt die Mittagssonne
Senkrecht strahlend auf uns nieder
Und ein eignes Missbehagen,
Trotz der malerischen Wildnis,
Die das Auge hält gefangen,
Zieht durch unser ganzes Wesen.
Weiss ich doch nicht, wie ich's nenne?
Furcht war's nicht; nicht im Geringsten!
Heimweh, auch nicht; Gott behüte!
Das Bewusstsein, mein ich, war es,
Völliger Verlassenheit, hier,
Mitten drin in den Abruzzzen.
Und die Fantasie bevölkert
Rasch nun diese stille Gegend:
Räuber, mit Trombonpistolen
Und mit langen Vogelflinten

* Die Cascaden von Terni.

Schwimmen Leichen, nichts als Leichen
Von beraubten Zweiradfahrern.
Lugen aus den Felsenhöhlen
Und im Strombett des Velino
Hinter mir schliesst eine Rotte
Von zerlumptem Mordgesindel
Rasch die Strasse ab, den Rückweg
Mir verrammelnd und im Vorgrund
Stehn drei schreckliche Gestalten:
Fra Diav'lo, Casparone
Und der Räuber Abellino
Die Pistole auf mich richtend,
Spöttisch mir in's Antlitz lachend
Und mein Reisegeld abfordernd! —

Eben will ich mich ergeben —
Horch, da schallt ein mächtig Brausen,
Steigernd sich zum Donnerhalle
Und ein frischer feuchter Bergwind
Fächelt kühl mir um's Gesichte.
All' die Räuber sind verschwunden
Weggeschwemmt die Radlerleichen
Und — noch einmal um die Ecke —
Und die herrlichen Cascaden
Von der Sonne Strahl gebrochen,
Steh'n vor uns, als märchenhafte,
Irisfarbige Fontaine.

Dreimal stürzt hier der Velino
Sich, vom höchsten Felsenrande
Bis zur Thalsohl' in drei Becken
Die sich progressiv verbreiten
Und das Bild gewähren einer
Zauberhaften, farbenprächt'gen
Kalospinte chromo krene.

Traumverloren stand ich lange
Und auch meine Kameraden,
Starrten lange dieses Wunder
An und nass vom Wasserstaube
Ward Maschine bald und Kleidung. —
Endlich mahnt ein dumpfes Grollen,
Drunten in der Magengegend
Uns an uns'res Leibes Wohlfahrt
Und hieraus entsteht die Sehnsucht,
So nach recht 'nem guten Wirtshaus.

Aber hier, in den Abruzzzen
Ist's nicht wie im Schweizerlande,
Wo an jedem Strähnchen Wasser
Das sechs Fuss tief sich zu Thal stürzt
Zehn Hôtels mit Zahnradbahnen
Und Law'n Tennies-Plätzen stehen;
Hier zu Lande, giebt es höchstens
Hie und da 'ne Räuberherberg
Wo man Dir die Börse abnimmt
Und falls du noch murren solltest,
Heim dich zu den Vätern schicket! —
— Just steht dort am Strassenrande
Eine schwärzliche Spelunke
Recht und schlecht nach Räubern riechend
Und o eignes Spiel des Zufalls,
Mitten unter Rosenhecken,
Die als Laube sie umgeben,
Wohl das Clubhaus der Banditen!

Doch diess alles schreckt den Hunger
Und den Durst nicht im Geringsten.
Meine Freunde, alle Viere,
Rufen, wie aus einem Munde:
Lieber tod't von Räuberhänden,
Als verhungern und verschmachten.
Eilig auf das Rad geschwungen
Und hinab zu jener Hütte —
Ich, voran; die Andern folgend.

Eben biege ich voller Vorsicht
Links ab in die Rosenlaube —
Spring vom Bad — da — alle Himmel —
Stürzt mit hochgeschwung'nem Messer
Sich ein Mann mit rauhen Zügen
In der Volkstracht der Abruzzzen
Aus dem Hause, mir entgegen.

Unser' liebe Frau von Ettal
Steh mir bei; ich bin verloren!! —
Also, da herinn' im Welschland
Muss ich jetzt mein Leben lassen
Und als Opfer, als ein Märt'rer
Deutschen Tourenwesens fallen?!
Konnt ich nicht, wie jener Richard,
Den sie auch den Braunbeck nennen,

Mich zur rechten Zeit besinnen
Und dem Rennsport mich ergeben?
Anders doch stirbt sich's am Rennplatz,
In der classischen Arena:
Ave, Caesar, morituri
Te salutant ruft der Held noch
Und haucht lächelnd seine Seele
Aus; bewundert rings von Allen
Und gepriesen dann, im »Fahrrad«,
Im »Humor« und andern Blättern. —

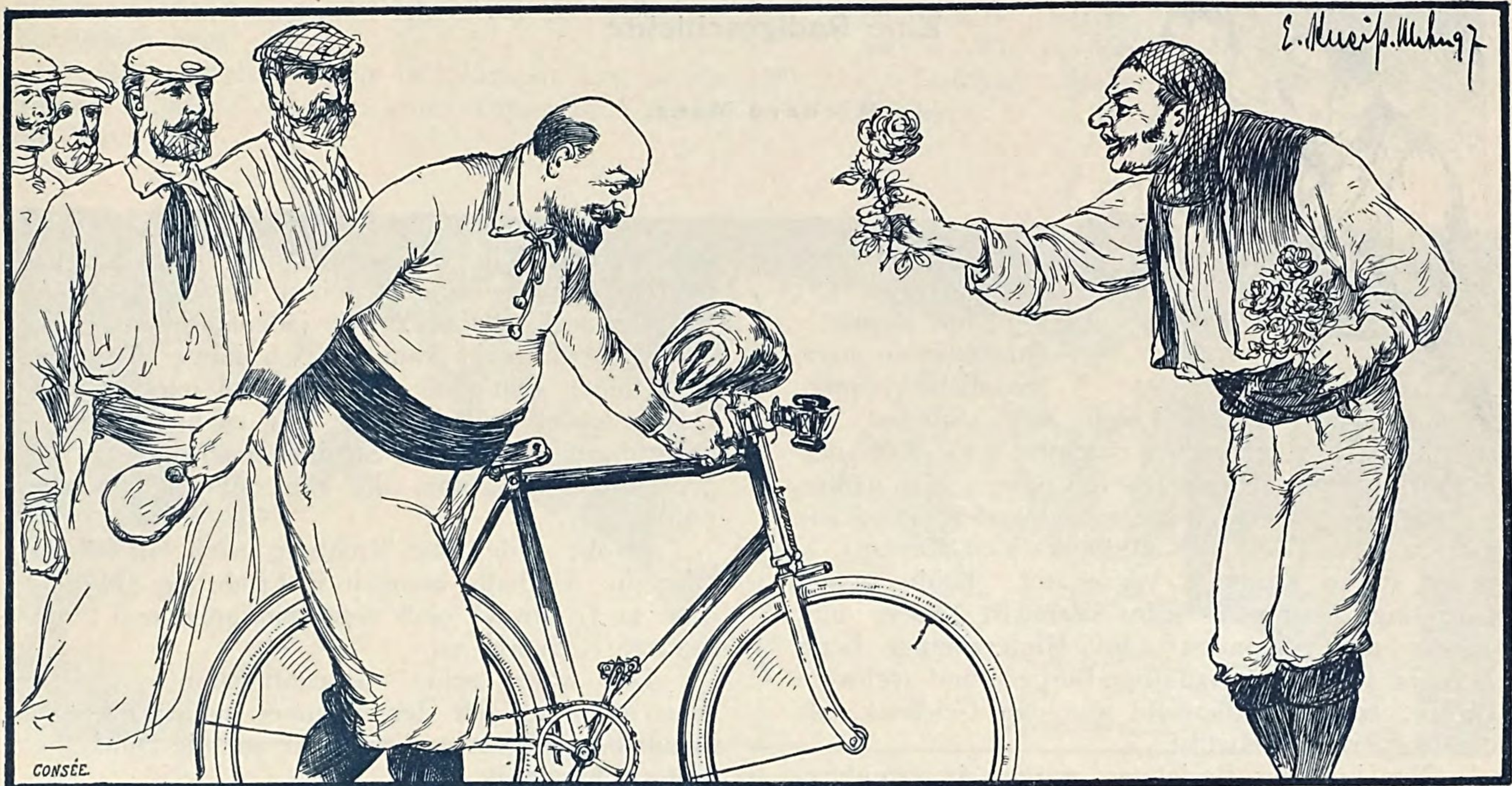
Ich! — Muss diesen Lumpenhunden,
Muss den Messern der Banditen,

Die im Haus verborgen lauern,
Nun erliegen; das ist scheusslich!
Und die Freunde, die mir blindlings
Nachgefolgt in diese Gegend,
»Lauter ehrenwerte, brave
Männer und Familienväter«,
Fallen nun durch mein Verschulden; —
Dieses trifft mich noch am Schwersten!

Unberühmt und schnell vergessen,
Wird man höchstens in den Neu'sten
Lesen, dass in den Abruzzan
Ein'ge deutsche Radtouristen

Umgekommen sind. Und boshaft
Angefügt ist die Bemerkung:
Ueberall und wo man hinkommt,
Stösst man doch auf diese Radler;
Haben Nichts dadrin zu suchen
Und, vielleicht dient diess zur Lehre! —

Fehlgeschossen! — Nach den Rosen
In der Laube stürzt der Mann sich
Schneidet dort mit scharfem Messer
Fünf, der allerschönsten Rosen
Ab und präsentiert mit Grazie



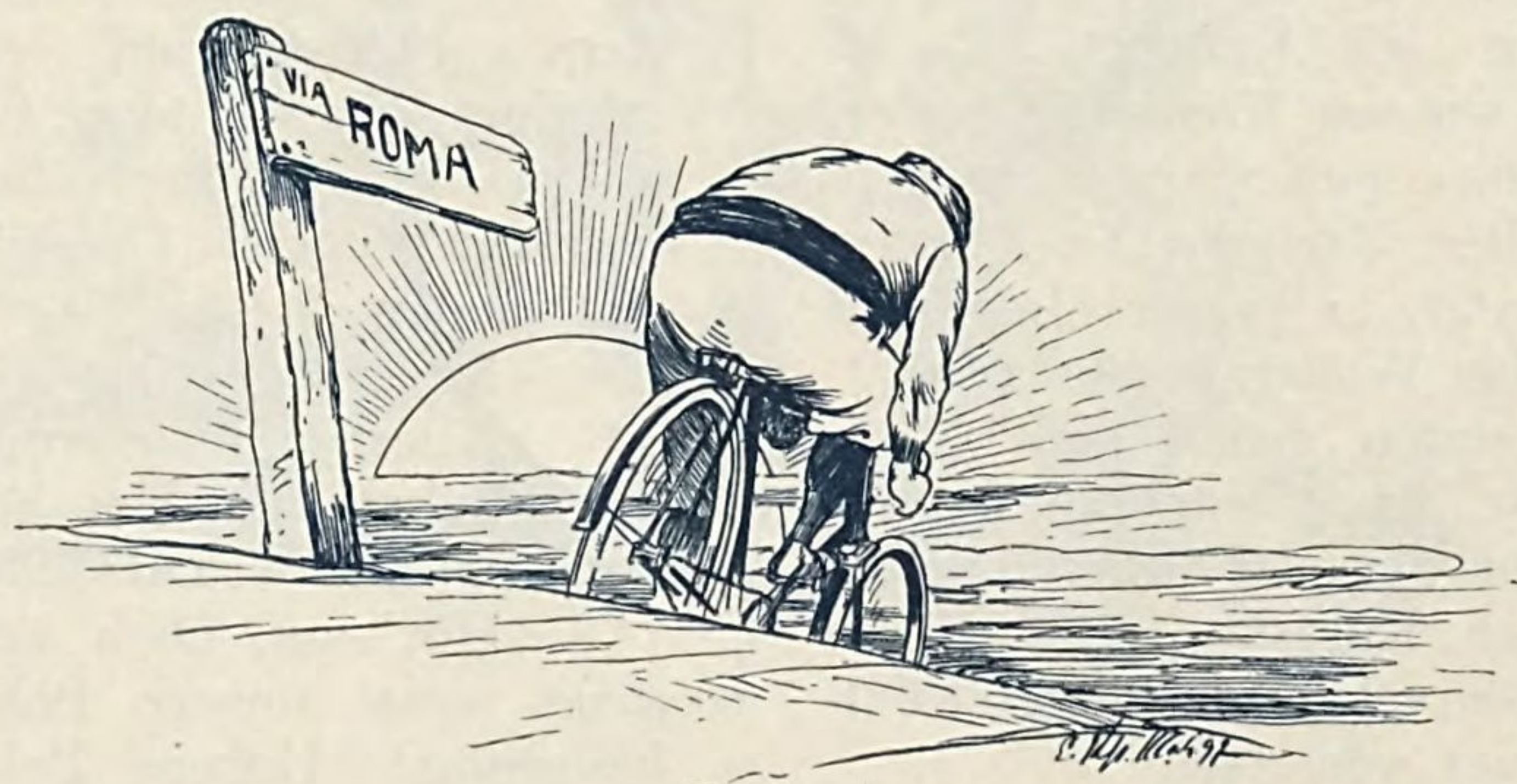
Jedem von uns fünfen, Eine;
Heisst uns dann in seinem Hause
Hochwillkommen; mit Begeist'ung
Spricht er jetzt von seinem Weine
»Einem Schiller sondergleichen«
Und fürwahr der Wein war gottvoll
Und der Mann hat nicht gelogen.
Auch dem Schinken alle Ehre
Besser ist er nicht zu finden,
Von den Alpen bis zum Aetna.

Als ein harmloser, braver,
Ehrenwerter Jungeselle
Hat er sich entpuppt und schliesslich
Schieden wir als gute Freunde.

»Jeder Radler eine Rose,
»Jeder Radler einen Liter!«
Dieses war das Endergebnis
Jenes Räuberüberfalles
Drinnen, tief in den Abruzzan.

Fröhlich ging's dann weiter — Rom zu.

Strasser Sepp.



13013



Eine Radlgeschichte

von

Richard Manz.

Der Herr Xaver Dimpfler und der Herr Johann Baptist Strobl waren unzertrennliche Freunde, so was man hier zu Lande mit »Spezln« bezeichnet. Sie gehörten zusammen wie »Kilp und Barbarino«, wie »Hasenstein & Vogler.« Man nannte sie stets in einem Atem mit einander, etwa wie man zu sagen pflegt: »Kathreiners Malz-Kaffee.« — Beide waren Rentiers, verheiratet. Beide sassen vormittag zusammen beim Weinwirt Neuner und abends am Stammtisch im Hinterzimmer beim »Eberl«, waren also »zünftige Bürger« und »schwere Leut'«; schwer — sowohl was den Geldsack, als die Körperfülle anbetraf.

Nur in einer Beziehung waren sie grundverschieden.

Während der Dimpfler ein ruhiger, braver, wohlgesitteter Gatte war, Pantoffelbruder nannten ihn sehr mit Unrecht seine Stammtisch-Brüder, gefiel sich der Strobl in der Rolle des »verfluchten Kerls.«

Und wirklich — wie er so dasass mit seinem fettglänzenden Gesicht, seinem pechschwarz gefärbten, kühn aufgewirbelten Schnurrbart und seinen lustig blinzelnden Aeuglein war er noch ein ganz annehmbarer Mann, das Idol aller jungen und alten Kellnerinnen.

Die Kellnerinnen — das war seine Domäne, sein ureigenstes Gebiet, wo er geradezu fabelhafte Erfolge errang, denn er kannte »den Ton und die Art mit Herzen umzugeh'n« wie Keiner.

Zudem war er, ebenso wie sein Freund Dimpfler, seit vier Wochen Sportsmann«, und wenn sie manchmal des Abends in voller Radfahr-Dress beim Eberl erschienen, im Sweater, in kurzer Hose und Strümpfen, so dass Strobls Waden-Muskulatur — à la Nilpferd, oben und unten gleich dick — so recht vorteilhaft hervortrat, dann war die freundliche Stammtisch-Hebe von dieser Formenfülle oft so begeistert, dass sie den Kalbskopf des Herrn Aktuar und die Schweinshaxeln des Herrn Rentbeamten dem Herrn Premier vorsetzte.

Das Alles verbrüdernde Rad hatte die Beiden erst recht zusammengekettet und eben dieses Rad machte sie zu Totfeinden — und das geschah so Eines schönen Tages kam Strobl zu Dimpfler. »Spezl, Du musst mir heut' Dein Radl leih'n, ich

hab a paar wichtige G'schäftsgäng' z'machen und mein Hinterreifen macht schon wieder Plattfüss'.«

Der arglose Dimpfler, der jedenfalls den schönen Spruch noch nicht kannte »Ueb immer Treu und Redlichkeit, fällt's Dir auch noch so schwer; wenn Du ein gutes Radl hast, so leih' es niemals her!« willigte ein und Freund Strobl verschwand auf der gepumpten Maschine, die die ominöse Nummer 13013 trug.

Strobl schlug die Richtung nach Grosshesselohe ein. Er hatte nämlich in Erfahrung gebracht, dass in Grünwald eine neue blutjunge und nudelsaubere Kellnerin sei.

Das waren seine »Geschäftsgänge!« dass er dazu das Rad mit der Nummer seines Freundes benutzte, wirft ein grelles Licht auf die Dunkelheit seines Charakters.

Wir sind zu diskret angelegt, um zu verraten, was sich an diesem Tage begab, zudem wir es aus den Folgen nur zu bald und zu deutlich werden kombinieren können, aber so viel sei uns zu sagen erlaubt, dass der edle Strobl um 10 Uhr Nachts das Rad mit total verbogener Kurbel, geplatzttem Reifen und zerschlagener Laterne beim »Eberl« ablieferte, so dass der brave Dimpfler noch das zweifelhafte Vergnügen hatte seine Maschine nach Haidhausen hinausschieben zu dürfen.

Nach vier Wochen erhielt Dimpfler ein Strafmandat wegen Fahrens ohne Licht. Im Vollgefühl seiner Unschuld erhob er Protest, aber umsonst. Nummer 13013 . . . die Sache stimmte ganz genau.

Wieder nach ein paar Tagen ein Strafmandat wegen Fahrens auf verbotenen Wegen. — Jetzt mischte sich die teure Gattin in die Angelegenheit.

»Dimpfler, ihr solider Mann wandelte auf verbotenen Wegen! Unerhört!« Das schlug dem Fass den Boden aus.

»Xaverl, wo bist g'wesen? G'steh's! —

»Aber Fanny,« entgegnete Dimpfler mit einem Blick gekränkter Unschuld, »was glaubst Du denn von mir! Meinst Du vielleicht ich bin ein Solchener!«

»Hör' auf, Dich kenn ich schon! Wie käm' denn sonst unsere Polizei zu einer solchen Behauptung? Unsere Polizei, die bekanntlich alles entdeckt, ausser die Raubmörder! — O ich armes, betrogenes Weib! — Du Don Juan, Du Wüstling, Du Mormonerich! — Ahhh!«

Ein Schrei . . . Ein Fall . . . Frau Fanny Dimpfler liegt in Ohnmacht.

Herr Dimpfler benützt diesen günstigen Moment, bemächtigt sich schnell seines Hutes und des Hausschlüssels und verflüchtigt sich — zum Eberl. —

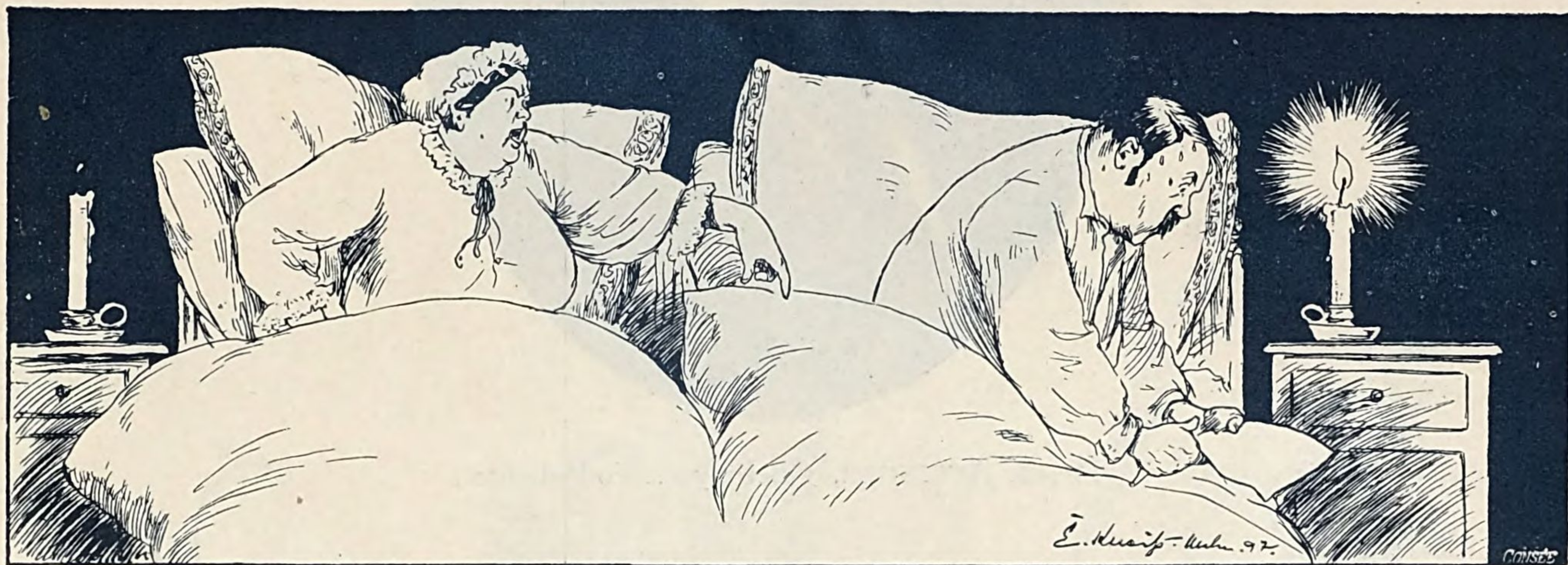
Spät in der Nacht kehrt er heim zu seinen Penaten. Schwankend aber mutvoll, die ausgezogenen Stiefel in der Linken, betritt er die Räume, in denen er als Hausherr schaltet. — Neues Entsetzen. — Seine bessere Hälfte sitzt mit hochrotem Gesicht und zornsprühenden Augen auf dem Bettrand. Schlangenartig, wie ein Medusenhaupt, umringelt sie das Haar, indessen ein weiterer Teil, gleichsam wie ausgeraut, schon vor ihr auf dem Nachttisch liegt.

»Da — les!« kommt es zischend aus ihrem Munde, während sie ihm einen Papierwisch unter die Nase hält.

Sich krampfhaft an einen Bettpfosten klammernd gelingt es Herrn Dimpfler endlich das Folgende zu entziffern:

»Geörte Frau damid das, sis nuhr wissn. iner ir Man is ein Haterlumb. wen Man einen gansen Dag mid einer armen ahber, örbahren kehlännin busiehrd un abuseld. au dass heurahden hat er mir; vaschbrohen der schlegde Kehrl un schengd im dann nur ein Fünferl Dringelt das is eine Schweinerie, Abe ich hab mir das numehro gemirgd 13013 un hab heraussprachd das der pahzi Dimpfler heist un iner ir Man is, den mögd ich scho ah??? fui Deichsel wohmid ich vableibe ire Gans ergeben

Bedi Schneggerl
Kehlännin.



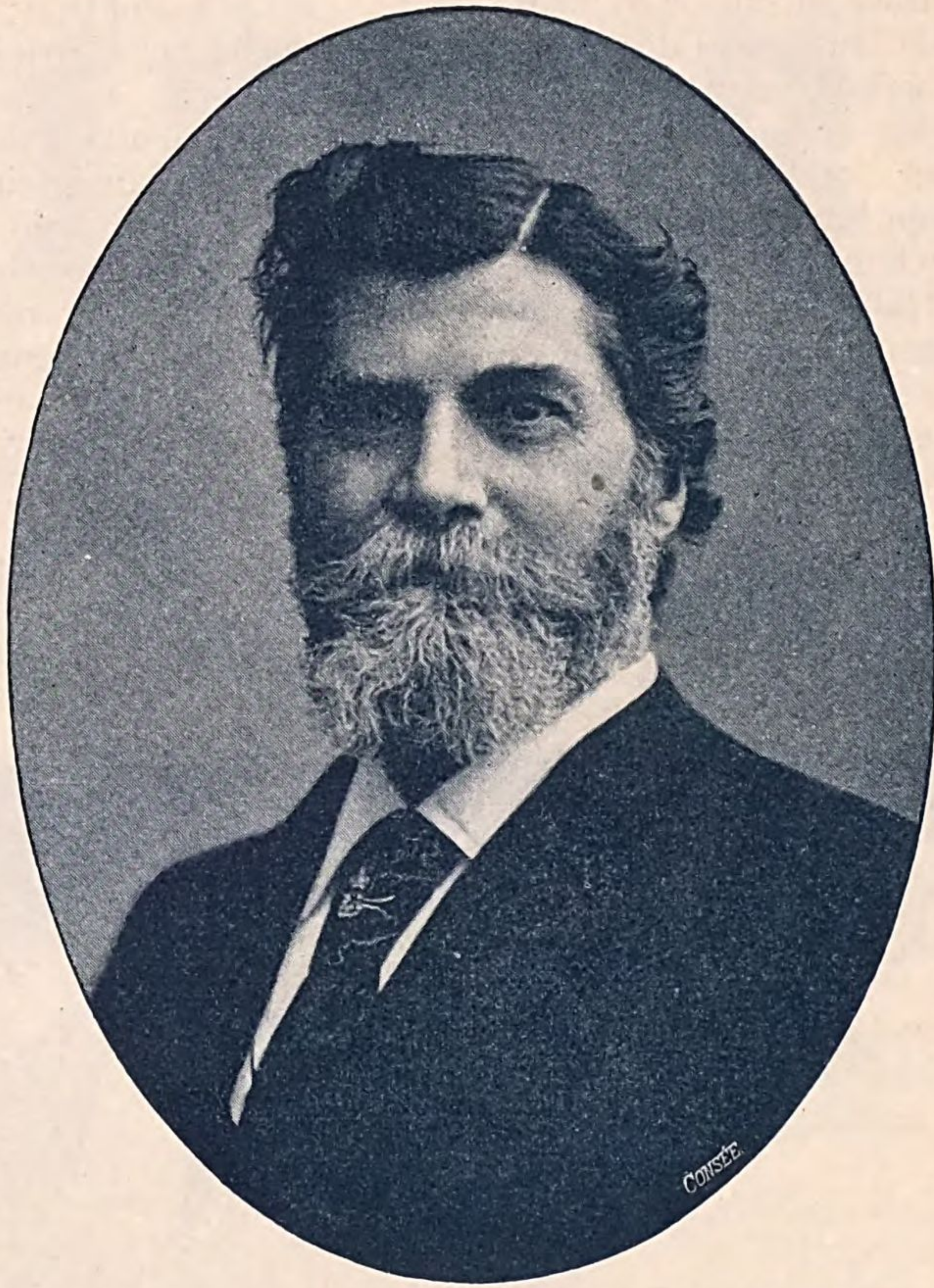
Eine lange Weile war Dimpfler wie erstarrt, dann ging ihm aber ein Seifensieder auf.

»O Du verflixter Strobl!« kam es von seinen Lippen und stöhnend sank er auf sein Lager. — Was weiter in stiller Nacht im Dimpfler'schen

Schlafgemache vorging bleibt ein ewiges Geheimnis, nur so viel weiss man, dass es lange, lange sehr lebhaft darin war und dass Dimpfler des andern Morgens mit eingebundenem Gesicht am Frühstückstisch erschien.

Dimpfler und Strobl aber waren und blieben Totfeinde.





PETER AUZINGER, Oberbayer. Volksdichter.

Da Moastafahrer.

„Dees Radfahr'n, dees is fei' raar,
 Wann nur dees Aufsteig'n net waar.“ —
 So sagt da Hans dees is 's Maleer (Malheur)
 Und hupft halt hinterm Radl her.
 Auf a'omal — hops — iatz kimmt a 'num —
 Da wirft's 'n z'sammt'n Radl um.
 Gleì' aba is er in da Höch —
 Probiert's no 'mal — mit'n gleich'n Pech.
 Aba iatz, da schaug, iatz sitzta,
 Und es geht; iatz tritt a, schwitzt a,
 Fahrt howaus ganz frisch und munta,
 Denn — er traut si' nimma runta. —
 So gehts dahin — wie — Sturmesras'n,

Z'erscht auf'm Rad — na' — auf da Nas'n.
 Doch endli' geht a stad — im Schritt,
 D'Maschin, die tragt a halbat mit
 Und müad und hinkat hoamwärts tracht a, —
 Denn's Radl hat an „schöna Achta.“ —
 In andern Tag, schon in da Fruah,
 Da schrein eam — d' Freund — „mitleidi“ zua:
 — Denn Kopf und Händ, All's is vabunden —
 „O Hansei, wie bist Du vaschund'n!“
 So is 's eam öfta scho' passiert,
 Doch es hat ihn nia scheniert,
 Und bal er red't — thuat so raar,
 Als ob er — Moastafahra waar. —

Peter Auzinger.





KUNSTBEILAGE: GEWIDMET VON HERRN KUNSTMALER EMIL KNEISS
FÜR DIE OFFIZIELLE FESTSCHRIFT DES HAUPT-CONSULAT MÜNCHEN ZUM XII. CONGRESS
DES DEUTSCHEN TOUREN-CLUB A. R. U.

Bayrische
Staatsbibliothek &
MÜNCHEN

Radl-Drama von der Au!

Eine Dialekt-Dichtung der modernen Schule.



Sie! — war eine zarte Blume,
Er! — war Oaner von die Herr'n,
Der als Mörtelmensch fungierte
Beim Bau der Kütassier-Kasern'.

Sie! — Erblüht am Isarstrande
Und zwar im Kellerjenseits drüb'n;
Er! — den sie »einst« Liebsten nannte,
Hat sich Xari-Maxi g'schrieb'n. —

Einst! — Warum? — Sie hat gefunden
Seine Liebe ziemlich fad;
Denn er war in schwachen Stunden
Oft stark ein Lackel vom Quadrat.

Ganz herkulisch war die Bauart,
Seine Muskeln waren Stein
Und mit ganz besond'rer Hauart,
Flösste er ihr Liebe ein. —

Benützt' hiezu, unglaublich! — seine
Sechs-Schuach-Flächen-Inhalt-Händ',
Die man in der Sprach' des Volkes
Für gewöhnlich »Pratzen« nennt.

War's da ein Wunder, wenn sie wandte
Ihr Gemüt nun, ganz und gar,
Stürmisch zu — jetzt einem Andern,
Der etwas mehr Gemütsmensch war. —

Sie nähte in der Zeit der Muse
In ein Costümgeschäft für Sport,
Und mit dem Feuer einer Duse
Liebt sie einen Jüngling dort.

An Gigerl von solch' grosser Schönheit,
Wer ihn g'seh'n hat, der war paff! —
Gegen den war der Adonis
G'wiss der reinste g'selchte Aff'. —

Und der Jüngling war ein Radler,
Kühn und wie die Möve schnell,
Ach, wie kleidete der Sweater
Seinem selt'nen Banerg'stell'. —

Sah den Mann ein holdes Wesen,
Ihre Ruh' war nicht mehr werth
Als die Ruhe eines stählern'
Meisterfahrer-Rennross-Pferd! —

Und er senkt sein Auge nieder
Zu der Jungfrau von der Au,
Und weil's in keiner Weise z'wieder,
Kauft er ihr a Radl, — schau'! —

Noblesseoblige! Freund! Siegst, da siegst es,
Auch ein Sportgewand kauft er g'schwind',
Ja! — sie war ein feingewichstes
Hochmodernes Vorstadtkind.

Und dann lernte sie das Radeln,
Drob'n is g'sess'n wia a Fee,
Buam schaut's wega von die Wadeln,
Sonst ergreift Euch wildes Weh'!

»Siech i so a Madel radeln,
Denk' i mir, i wollt', i kannt's,
Denn im Radlerg'wand die Madeln
Hab'n halt gar so was Pikant's.«

Und an einem Sonntagsmorgen
Fuhr sie mit ihrem Ideal
In der Früh um halber sechse
Bis Starnberg durch das Isarthal. —

Doch es schreitet schnell das Unglück,
Scheint es oft auch weit entfernt;
Auch der edle Xari-Maxi
Hat inzwischen 's Radeln g'lernt.

Rad und Liebe fest umschlungen,
Zarter Sehnsucht süßes Hoffen, —
Weh! — den Othello mit die Sechserln
Hab'ns jetzt drob'n in Starnberg 'troffen.

»Mir gangst!« — brüllt das Ungeheuer
Und bereitet sich zum Kampf,
Der Jüngling flieht, doch welch' Verhängnis,
Jetzt kriegt er den Wadelkrampf.

Und der Maid, der schreckensbleichen,
Plötzlich die Pneumatics platzen,
O mei! — wie kann das schnöde Schicksal
Ein ganzes Liebesglück verpatzen.

Denn der wilde Xari wuzelt
Z'samm' den ganzen Jüngling schnell,
Trauernd trägt die Jungfrau heimwärts
Im Sweater g'wickelt 's Gigerlg'stell'. —

Cherchez la femme! — Da hab't's es wieder,
Was herauskommt bei der G'schicht',
Cherchez net, — denn Sport und Liebe
Das vertrag't sich einmal nicht. —

Lasst's es z' Haus — heisst meine Mahnung,
Denn das moderne Radl-Drama
Mascagni, — hast a dunkle Ahnung?
Heisst:: Cavalleria radl' z'samma.

Julius Thannhauser.



Major Demetrius Weidner.



An Tagen, wie denen des heurigen Congresses, wo wiederum ein ruhmreiches Blatt der Geschichte des Radsportes einverleibt wird, richten sich die Augen aller Radler ganz besonders auf die Vor- und Mitkämpfer dieses edlen Sportes und Stolz und Regungen des Dankes erfüllen die Brust eines Jeden. Sie haben durch volle, selbstlose Hingabe an den Sport denselben veredelt und sein Ansehen gehoben, und damit gleichzeitig ein tüchtiges Gewicht in die Wagschale geworfen gegen Vorurteil und Voreingenommenheit.

Eine der markantesten Erscheinungen namentlich auf dem Gebiete des Touristensports bringen wir heut im Bilde. Es ist Demetrius Weidner, Major a. D., ein vielgereister und viel erfahrener Mann, dem Alter und Strapazen wohl Bart und Haare bleichten, ihn aber nichts von seiner jugendlichen Elasticität und vor Allem seiner Begeisterung für den Radsport zu rauben vermochten.

Demetrius Weidner im Jahre 1833 in Lindau am Bodensee geboren, trat nach Erfüllung der nötigen Vorbedingungen 1849 als Kadett in das Genie-regiment in Ingolstadt ein. Sein Avancement gestaltete sich sehr günstig. Bereits 1853 ward er Junker und ein Jahr darauf Unterlieutenant in Ingolstadt. Nach fünf Jahren weiterer Dienstzeit rückte er zum Oberlieutenant vor und erreichte den Grad eines Hauptmannes im Jahre 1868.

Im deutsch-französischen Kriege hatte er Gelegenheit, seine Tüchtigkeit als Pionierhauptmann bei der Belagerung von Paris darzuthun, was ihm die ehrenvolle Zuerkennung des eisernen Kreuzes II. Klasse eintrug.

Die Jahre nach dem Kriege verbrachte er in München, der aufreibende Garnisonsdienst liess ihn jedoch nach 30jähriger Dienstzeit um seine Pensionierung einkommen, die denn auch als Major mit allen Ehren im Jahre 1877 erfolgte.

Der dienstgewohnte Soldat, der geistig unablässig rührige Mann gab sich indess auch im Ruhestande dem wohlverdienten dolce far niente nicht hin; seine ihm angeborene Reise- und Wanderlust fand im Gegenteil rege Bethätigung. So bereiste er zuerst Norddeutschland, dann Italien, ferner die Schweiz und Südfrankreich, Belgien, Holland, Kroatien und Dalmatien. 1890 machte er eine Reise nach Griechenland, und nicht nur wertvolle Reiseeindrücke waren es, die er davon mitbrachte, sondern auch hübsche Aquarelle, denn der kühne Tourist hatte gleichzeitig der Kunst mit Glück und Geschick gehuldigt.

Dass dem damals mächtig aufblühenden Radsport auch in Herrn Weidner ein eifriger Anhänger erstand, darf nicht Wunder nehmen, und so sehen wir denselben noch im Alter von fünfzig Jahren das Stahlross besteigen, um es gleich der jüngsten Einer in der herrlichen Natur zu tummeln. Major Weidner, als aus-

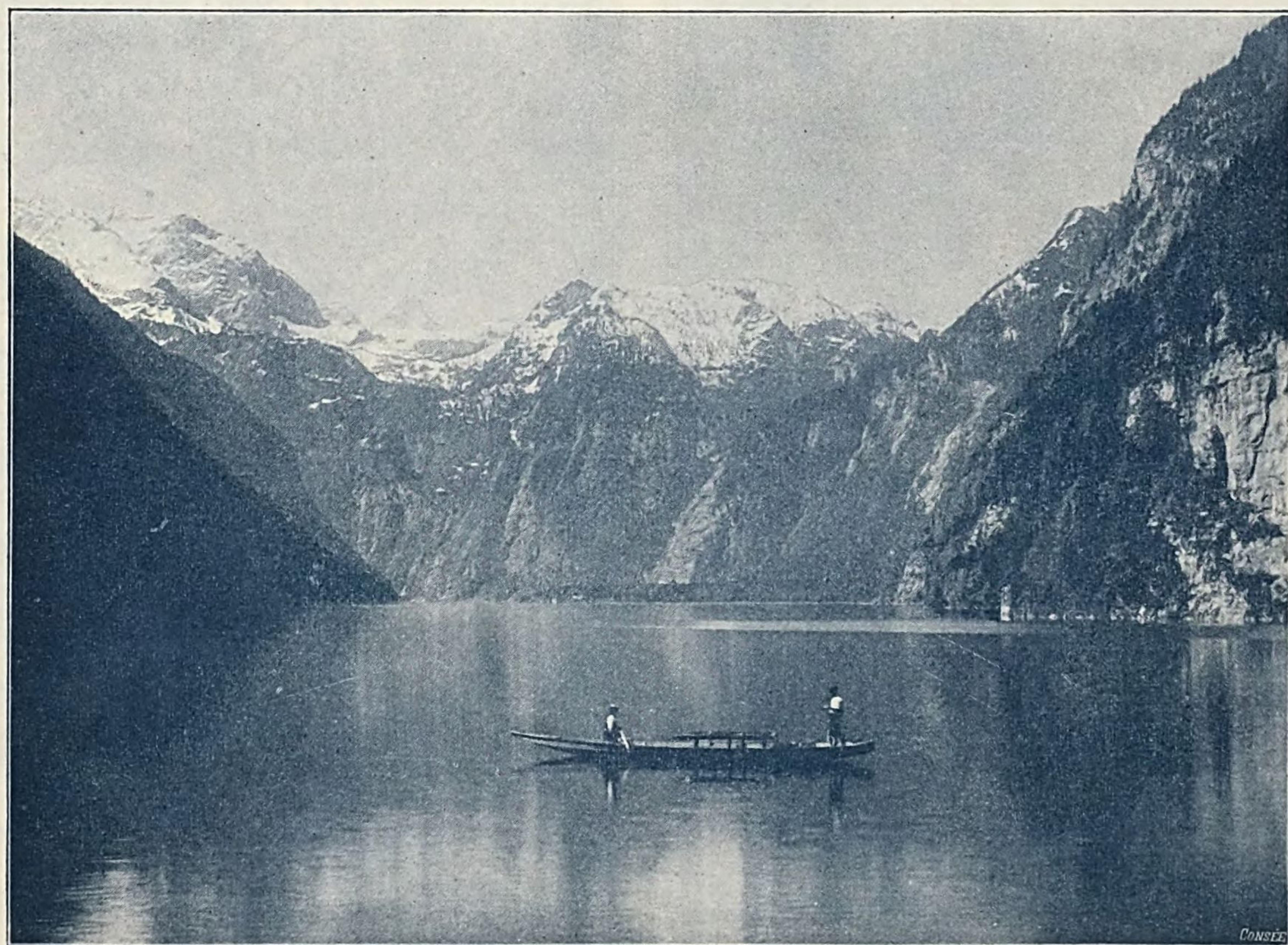
gesprochener Naturfreund, widmet sich nur dem Tourensport und hat so an sich selbst erfahren, wie fördernd der herrliche Sport auf Geist und Körper gleichermassen einwirkt. Der deutsche Touren-Club (A. R.-U.), dessen Mitglied Major Weidner ist, hat ihn als Apostel des Radsportes mit dem Ehrenzeichen I. Klasse ausgezeichnet. Möge es noch lange die Brust des unermüdlichen Tourenfahrers zieren.



Major Demetrius Weidner



Berchtesgaden.



Königssee.

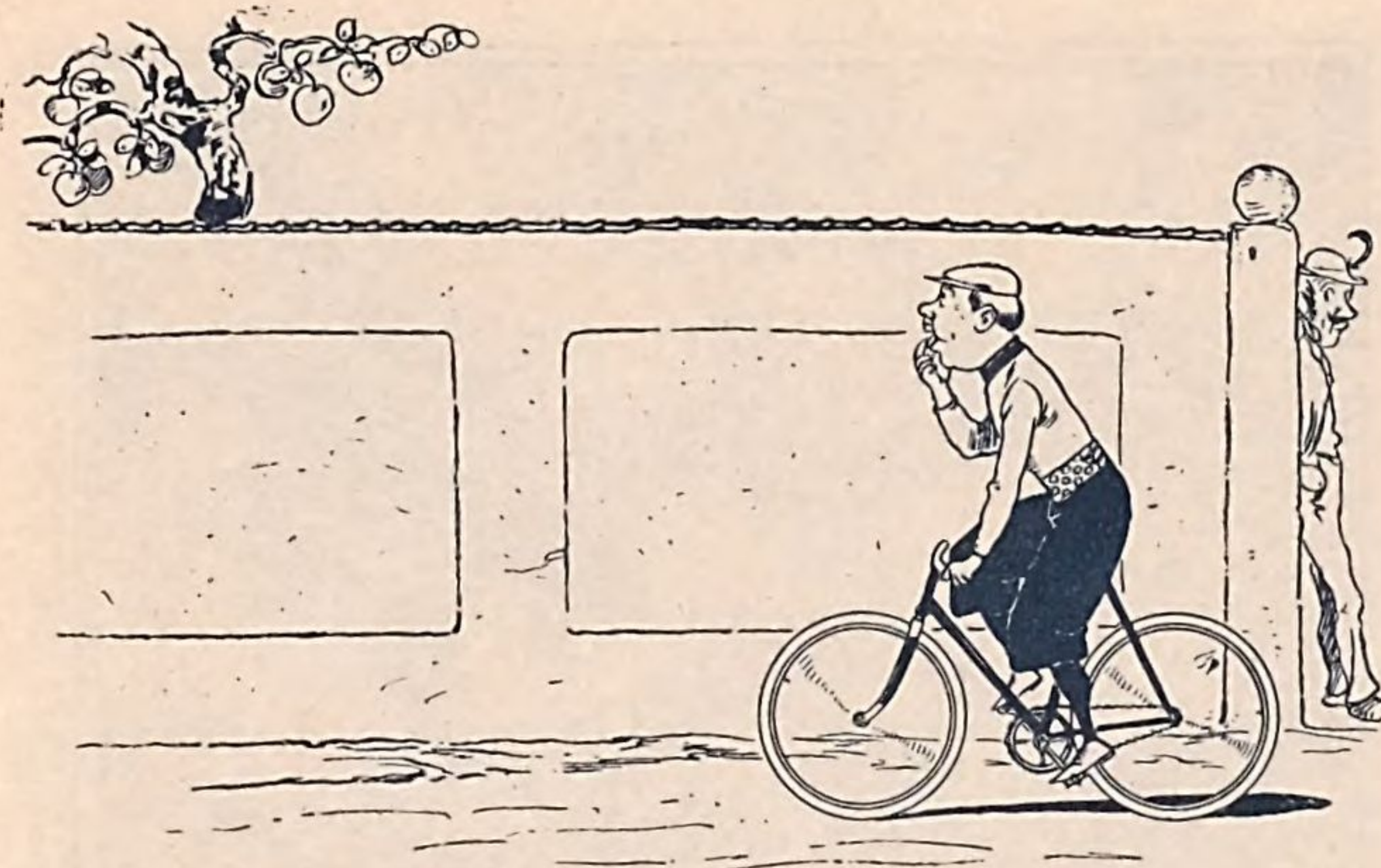
Die vier Jahreszeiten des Radfahrers.



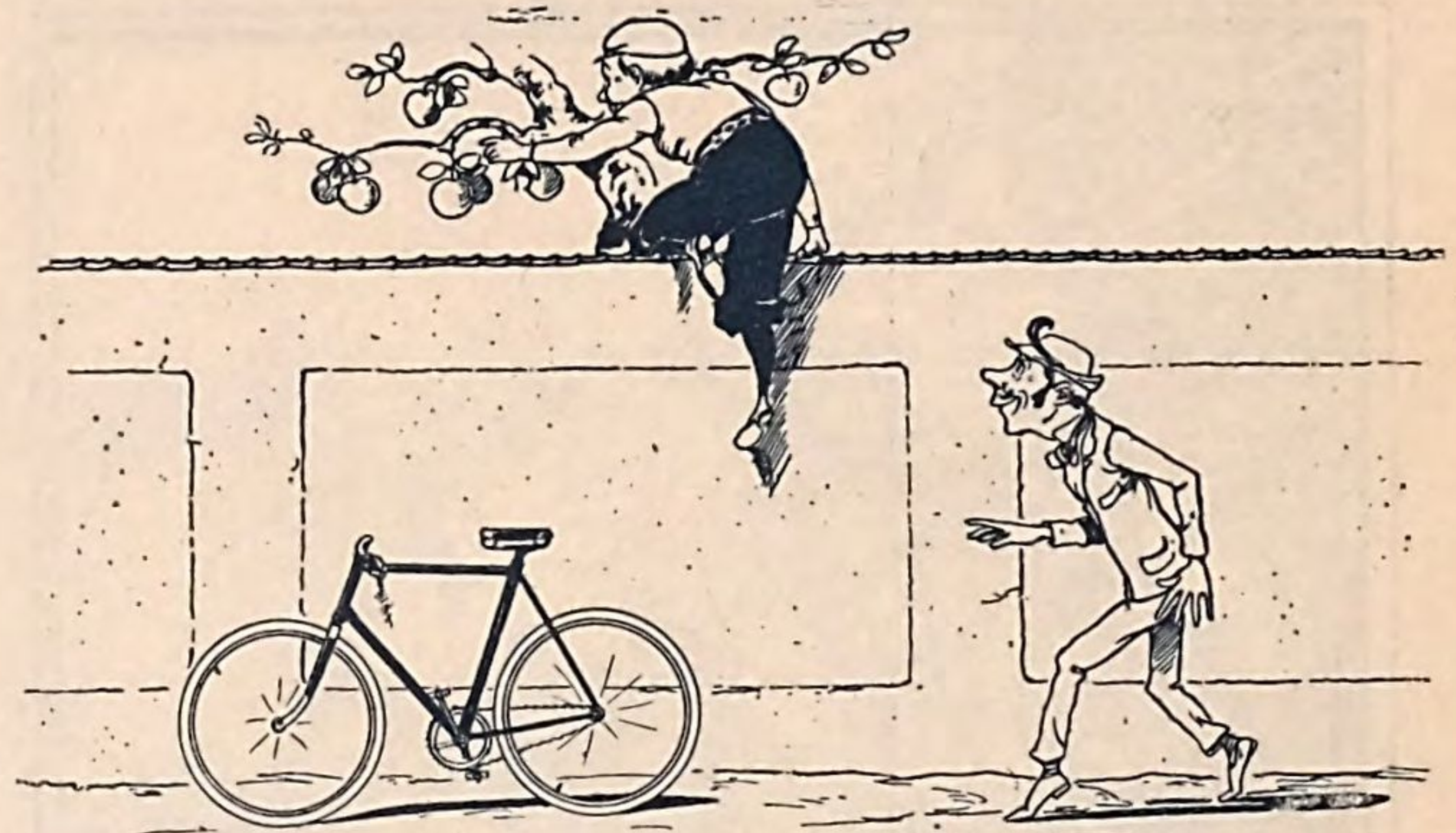
Die vier Jahreszeiten des Radfahrers (Fortsetzung).



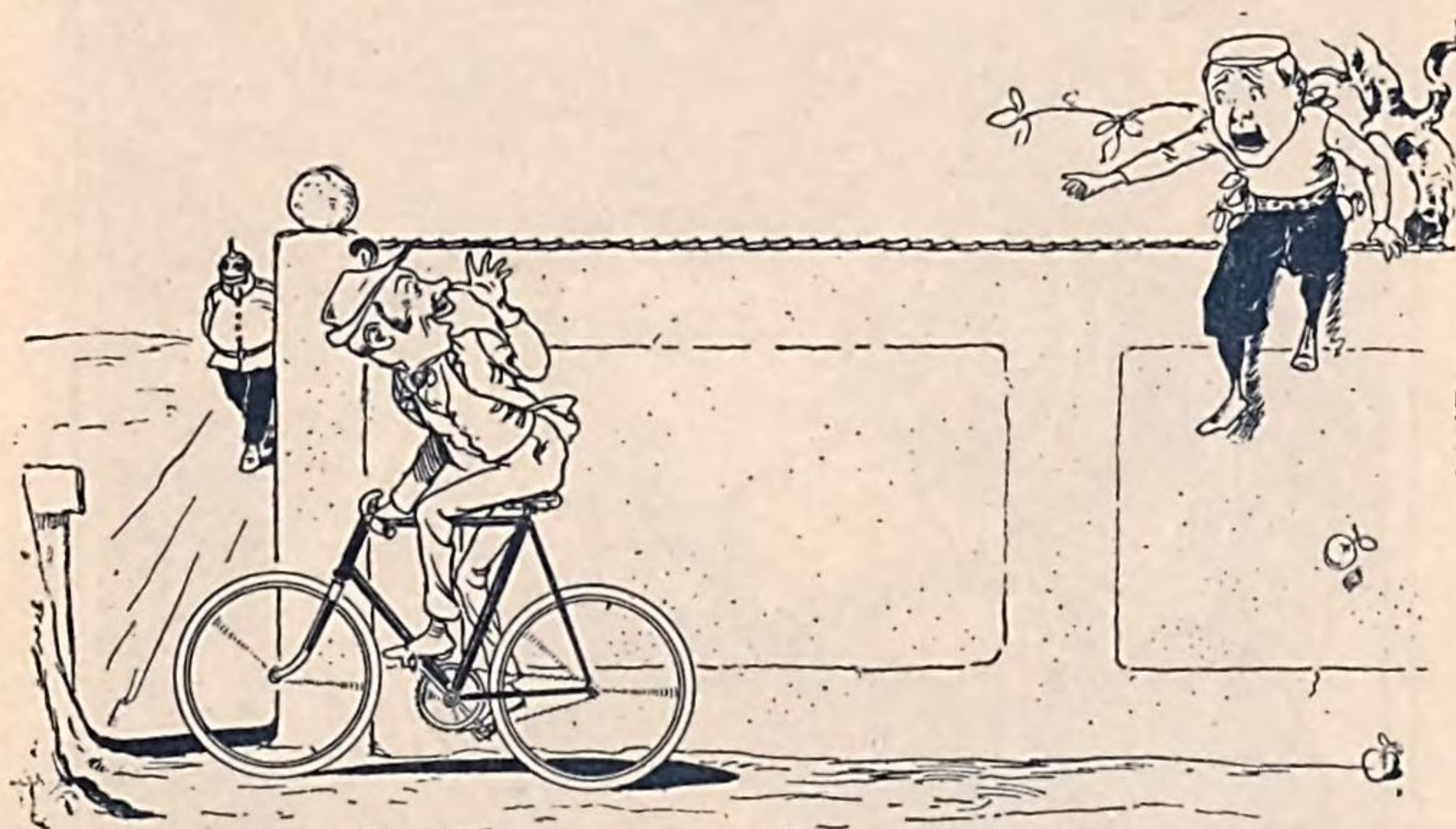
Du sollst nicht stehlen!



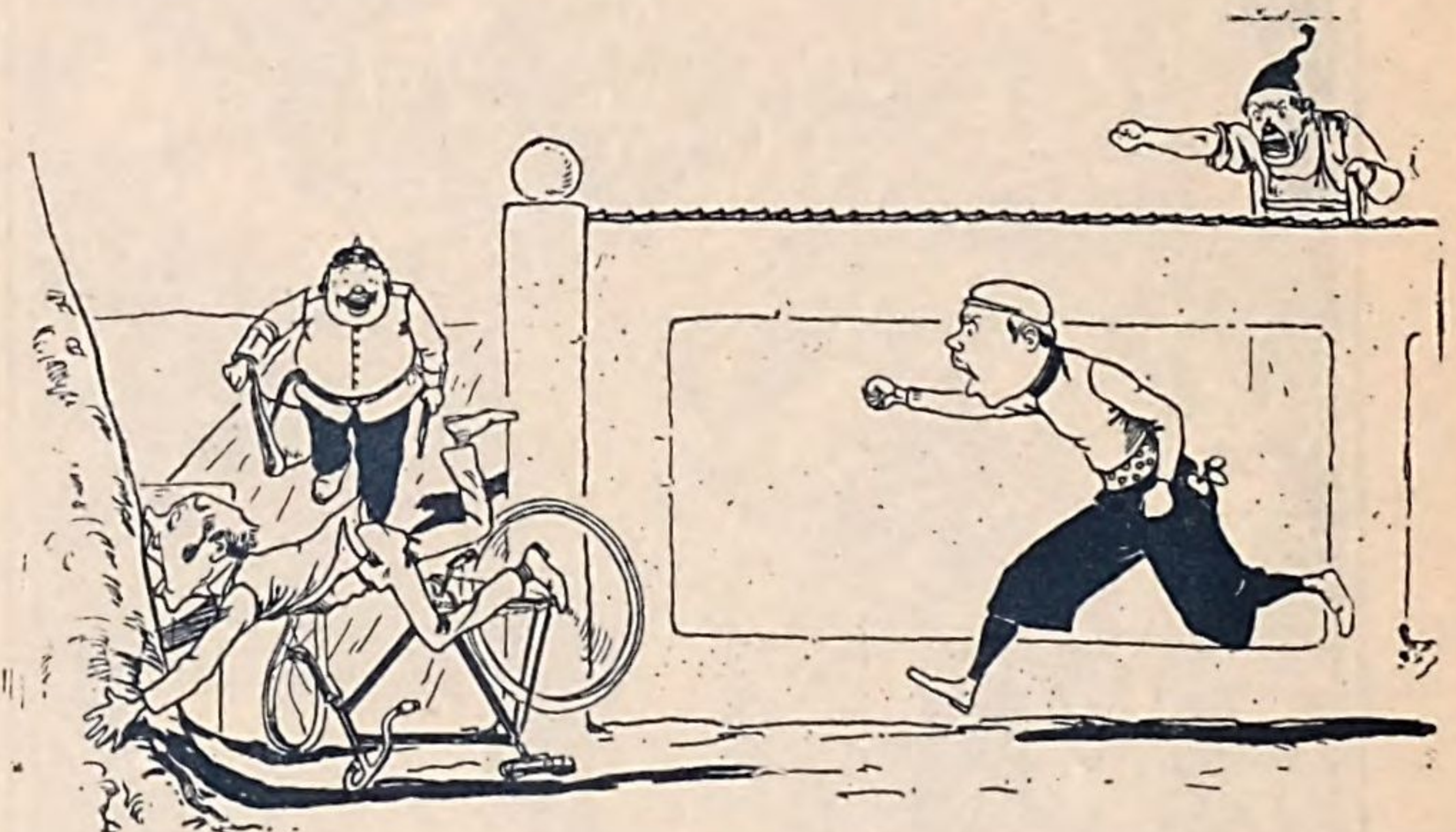
I.



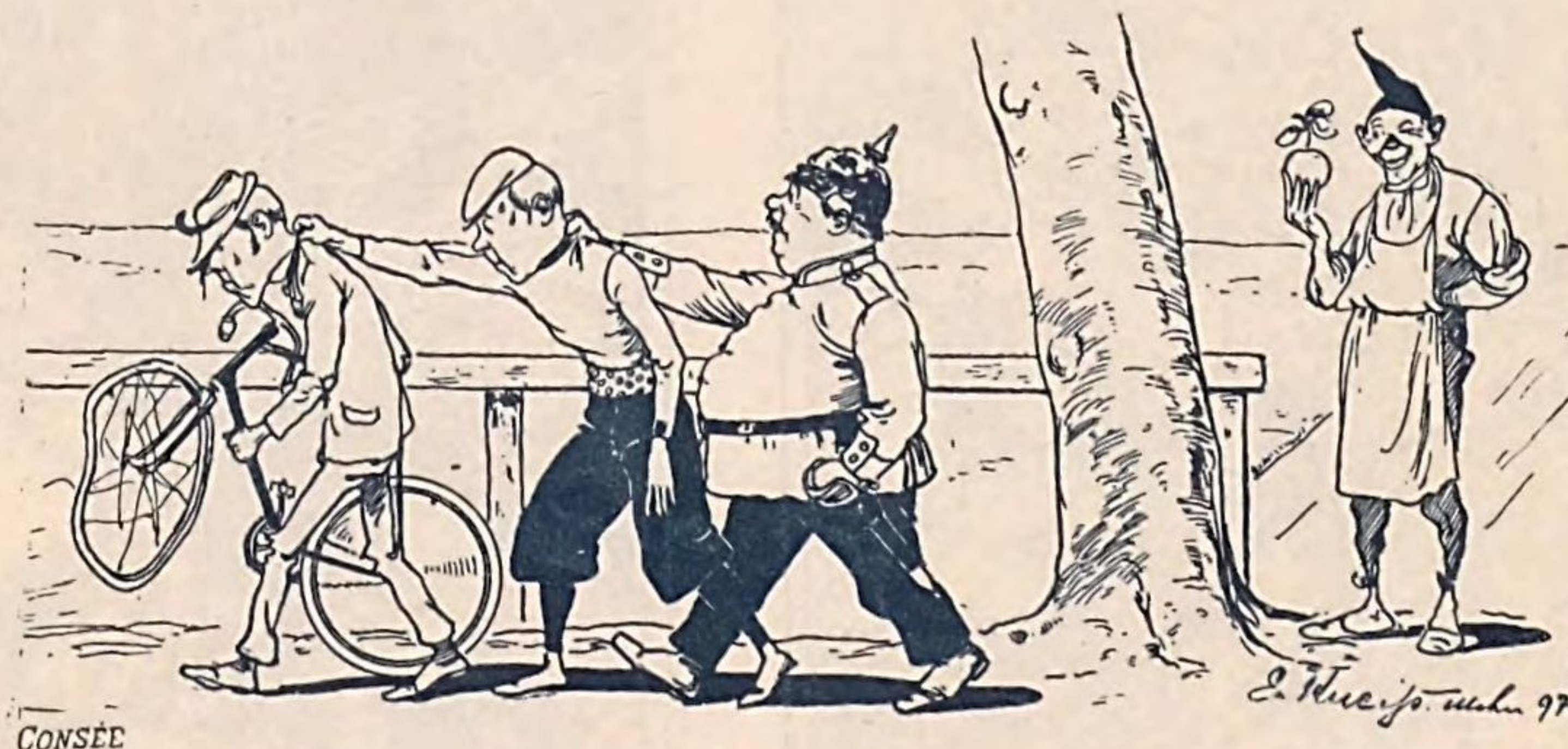
II.



III.



IV.



V.

Bei Protzens.

Pepi: Das Radeln macht aber hungrig, Papa. Vater: So, dann wirst Du's aufgeben. Meine Kinder dürfen keinen Hunger haben.

* * *

Boshaft.

Herr: Mein Platz wird immer nur zu Ihren Füßen sein, gnädiges Fräulein. — Dame: Ja, sind Sie denn ein gar so schlechter Radler?

* * *

Immer praktisch.

Radfahrer: Ach Gott, ich bin gestürzt und mein Rad ist in tausend Stücke. — Handelsjude: Wie haisst tausend Stücke? Fangen Se an än Handel mit Fahrradbestandteilen.

* * *

Enttäuschung.

Radfahrerin: Jetzt hab ich in der Zeitung eine Umfrage gehalten, was kleidsamer sei, der Rock oder die Hose und nun sind sämtliche Antworten von Radfahrerinnen eingelaufen.

* * *

Einst und jetzt.

Eine Plauderei.

Einst und jetzt! — damals und heute! — Das müde, alte Menschenkind, das mit seinem wohlgerundeten Bäuchlein, seinem Hexenschuss und seinen bösen Grillen im Kopf mutterseelenallein im Trubel des heute wie auf einem Inselchen im Weltmeer sitzt, seufzt und flüchtet mit geschlossenen Augen und einem Restchen lahmer Phantasie weit, weit zurtück in das Damals, wo die Welt noch brav und schlafmützig in den Angeln hing und sich nicht schneller drehte, als der gestrenge Herr Kalendermacher es erlaubte.

Aber Welt und Kalendermacher sind anders geworden. In den ehemals trägen Pulsschlag ist ein lebendiger Feuerstrom gefahren und hat sein Tempo ins Fieberhafte gesteigert.

Nicht allmählich, sondern sprunghaft, gewaltigen Sturzwellen gleich, die Alles mit sich reissen, hat ein neuer Geist,

der Geist des Fortschrittes seinen Triumphzug angetreten; unaufhaltsam verrinnen die Spuren einer gewesenen Epoche im Wirbel der neuen Zeit und der Mensch von heute reckt sich und schlägt sich stolzbewusst an seine wenn auch schmale Brust: Ja wir — wir sind doch andere Kerle.

Da wo noch vor kaum einem Menschenalter der ungeheuerliche Stellwagen sein Holtergepolter machte, braust jetzt das pustende Dampfross daher, aber schon regt über diesem eine neue Kraft ihre mächtigen Schwingen, einen grossartigen, ungeahnten Flug verheissend.

Und der Mensch der Neuzeit, dessen unablässig arbeitendes Hirn die Elemente zwang, fühlte bald, dass die Werkzeuge, die Mutter Natur ihm zur Fortbewegung verliehen hatte, dem weit in Raum und Zeit vorausseilenden Geiste nicht mehr

genügten und so gebar er ein Kind der Windsbraut, das Fahrrad. Freilich — das arme Würmchen, wie es so in den Windeln lag, sah dürftig genug aus und die hämischen Pathen prophezeiten ihm kein langes Leben. Aber wider Erwarten hat es sich kräftig entwickelt; ein junger Siegfried — fordert es kühn und unerschrocken seine Feinde in die Schranken und seine kampfesmuthigen Augen blitzen im Vorgefühl des gewissen Sieges.

Wohl noch auf keinem Felde der Industrie hat sich ein geradezu rapider Fortschritt so bemerkbar gemacht, als auf dem der Fahrradtechnik. Lächelnd stehen wir heute in den Museen und betrachten die plumpen, soliden, für eine Ewigkeit berechneten Vehikel und man braucht noch gar nicht zu den alten Leuten zu zählen, um sich erinnern zu können, wie diese hölzernen Karren unbehilflich durch die Strassen rasselten und dennoch angestaunt wurden wie eine Erscheinung aus Jules Verne's Phantasien. Ich selber fuhr noch ein solches Vehikel und mit Grausen denke ich heute an das »Vergnügen«, wo ich, das Rad an einen Baum gelehnt (denn anders war ihm nicht beizukommen) zahllose Versuche machte, um das Ding in Schwung zu bringen und wenn ich dann mit Aufgebot all meiner Lungenkraft einen steilen Berg hinunterfuhr (anders lief's überhaupt nicht), merkte ich deutlich, dass es das Ei des Columbus nicht war, was der brave Stellmacher da zusammengeschweisst hatte.

Und — dem Schutzheiligen der Radler sei's gedankt — die menschliche Intelligenz schuf gar bald ein Produkt, das sich heute die ganze Welt erobert hat und wohl kaum noch weiter vervollkommen werden kann. Leider aber — und das sei demselben Schutzheiligen ganz freundschaftlich unter die Nase gerieben — hat sich die naive Bewunderung der Mitwelt in etwas wie das Gegentheil verkehrt und Hass und Abneigung in der Stadt und Mistgabeln und Dresch- und andere Flegel auf dem Lande haben dem jungen Sport böse Stunden bereitet, gar nicht zu gedenken der geradezu bissigen Gegnerschaft des edlen Hundegeschlechtes. Mancher Radler, wenn er eine Tour machen wollte, bestieg mit einem tiefen Seufzer sein Rad, ungewiss, ob er mit heiler

Ein Wortspiel über Sport und Liebe.

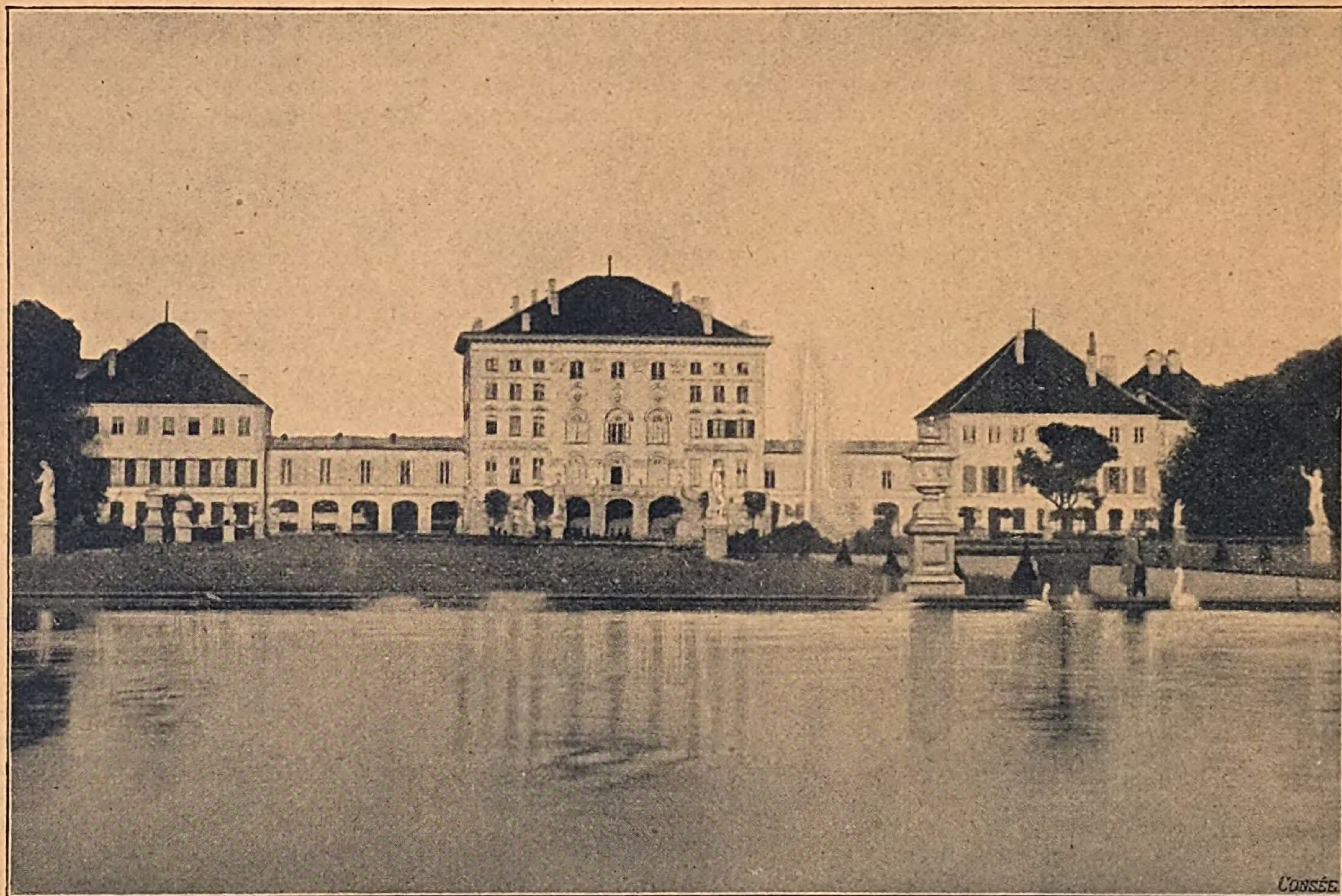


Er: Liebe Mizi, ich kann mich leider mit dem besten Willen dazu nicht entschliessen, Dich Radfahren zu lassen.

Sie: Bitte, dann gebe ich Dir den Rat, mich fahren zu lassen. Ich werde schon Jemand finden, der mich dann fahren lässt.

Haut die heimischen Penaten wieder erreichen würde. — Aber auch das hat sich gebessert, der Donner der Entrüstung der Nichtträdlerwelt grollt nur mehr noch in der Ferne und schon leuchtet es sich wieder im Osten und kündigt das Aufsteigen einer neuen, milderen Sonne. Und seitdem die schaumgeborene Venus mit uns in den Bund getreten ist und es nicht ver-

schmäht hat, ihr zierliches Füßchen auf das Pedal zu setzen, ist eine breitere Basis für unseren nach mancherlei Kinderkrankheiten gefestigten und zielbewusst gewordenen Sport gewonnen worden. Und froh des Erreichten, können wir getrost in die Zukunft blicken — denn uns, dem edlen Radsport, gehört die Zukunft.
C. A. Hennig.



Nymphenburg.

Prämiirt auf der Bayer. Landesausstellung 1896.

Erstes Nürnberger
Sportbekleidungs- u. Lodenversandt-Geschäft
CHRIST. HABELT
Nürnberg, Kaiserstrasse.



Neueste Façons in engl. und deutschen Sports-Anzügen,
Bis jetzt von keiner Konkurrenz
erreichte Neuheiten in englischen, deutschen und
amerikanischen **Sweaters und Strümpfen.**

Verwandlungshosen

D. R. G. M. Schutz No. 67458.

Regenpelerinen incl. Verpackung 265 gr.
nur, Form und Gewicht so minimal, dass in
jeder Tasche leicht tragbar.

Norwegische und kanadische Skis
für den Wintersport.

Billigste Preise!

— Franko-Versandt. —

Preislisten gratis!



Nur echt, wenn der volle Name
der Firma auf der Sohle steht.

Alleinverkauf für München

bei

Julius Mandelbaum
27 Kaufingerstrasse 27.

Metzeler & Co. München

Kgl. Bayer. Hofgummiwaarenfabrik und Asbestwerke.

Filiale in **WIEN**: **Mariahilferstr. 12 u. 14.**

war eine der ersten Gummiwarenfabriken, die Gummi-Reifen für Velozipede hergestellt hat. Schon für die anfangs der 70er Jahre gebräuchlichen Fahrräder aus Holz lieferte die Firma Vollgummi-Reifen und hat dann Polster- (Cushion-) Reifen in den verschiedensten Formationen und Stärken und seit 1894 auch Pneumatics fabriziert.

Die Fabrik besteht seit 1872 und war bis vor kurzem hauptsächlich nur auf die Herstellung chirurgischer und technischer Gummi-Artikel eingerichtet. Das Grundprinzip der Firma, »unter allen Umständen nur beste Ware auf den Markt zu bringen«, welches den Erzeugnissen der Fabrik in kurzer Zeit ein so grosses Renommé gesichert hat, dass sich deren Absatzgebiet auf alle Länder der Welt erstreckt, und das Ursache ist, dass die Erzeugnisse dieser Fabrik auf den beschickten Ausstellungen stets mit den höchsten Auszeichnungen prämiert wurden, gewährleistete auch in der Fabrikation von Gummireifen für Fahrräder die Möglichkeit, die Radfahrer nach jeder Richtung hin zufriedenzustellen. Dass dies der Firma vollständig gelungen ist, beweist die bei Fahrrad-Fabrikanten, Händlern und Radfahrern bestehende und ungeteilte Ueberzeugung:

Metzeler's Fahrrad-Reifen

halten am längsten, sind elegant, weil sorgfältig und sauber gearbeitet, und in Rücksicht auf das verwendete Material nicht teuer. Trotzdem die Firma mit den in den Handel gebrachten »Metzeler's Pneumatics« einen Erfolg zu verzeichnen hatte, wie ihn keine andere Pneumatic-Fabrik erbringen kann, dass nämlich »auf ein und derselben Garnitur die Dauerfahrt rund um die Grenzen des deutschen Reiches« ohne jede Reparatur der Laufdecken oder der Luftschläuche ununterbrochen gefahren werden konnte, blieben Metzeler & Co. nach wie vor bemüht, ein noch widerstandsfähigeres Material speziell zur Herstellung von Pneumatic-Laufdecken zu finden, womit auch die weitgehendsten Ansprüche der Radfahrer befriedigt werden konnten. Diese Ansprüche dürften sich wohl bei jedem Radfahrer darin zusammenfassen lassen:

Mehrjährige Haltbarkeit der Laufdecken, sorglose Fahrt auf jeder Art Strasse, gleichviel in welchem Zustande sich diese befindet, ob frisch beschottert etc., höchste Elasticität des Pneumatics, leichtes Gewicht und stets gleichbleibendes elegantes, sauberes Aussehen der Laufdecken.

Wenn auch Metzeler & Co. in sachkundiger Würdigung der hohen Bedeutung unseres schönen Radsportes an die Lösung dieses Problems viel Zeit, viel Mühe und grosse Unkosten gewendet haben, so ist auch mit Freude zu constatieren, dass es der Firma voll und ganz gelungen ist, Pneumatik-Laufdecken herzustellen, welche die vorgenannten guten Eigenschaften im höchsten Grade besitzen. Ein in der Metzeler'schen Fabrik schon seit Jahrzehnten zu chirurgischen und technischen Artikeln, die besonders unter raschem Temperaturwechsel an Elasticität und infolge dessen auch an Haltbarkeit nichts verlieren, verwendetes Material, das ausserdem durch und durch weiss ist und bleibt, wurde versuchsweise für Pneumatic-Laufdecken bestimmt, und der Erfolg übertraf alle Erwartungen. Die erste Probegarnitur kam im Mai 1895 aus der Form, wurde sofort in Benützung genommen, auf allen möglichen Strassen und Wegen, bei jeder Witterung unbeachtet der Jahreszeit von verschiedenen

Fahrern ohne jede Schonung ausprobiert und ist heute, nachdem sie 2 Sommer und 2 Winter ununterbrochen im Gebrauche war, auch in Bezug auf die weisse Dauerfarbe nach dem einstimmigen Urteil von Sachverständigen und Laien »noch wie neu«. (Diese Garnitur und andere in gleicher Weise ausprobierte Laufdecken sind in der Sport-Ausstellung zu sehen.) Auf Grund dieses allseitig befriedigenden Resultates hat sich die Firma entschlossen, für die Folge trotz der hohen Selbstkosten des Rohmaterials und der notwendigen grösseren Sorgfalt in der Fabrikation nur mehr die Pneumatik-Laufdecken aus dem bezeichneten weissen Materiale herzustellen, und bringt dieselben seit Januar 1896 mit der Bezeichnung »Metzeler Pneumatic weiss« in den Handel. Ein weiteres günstiges Moment bestimmte die Firma, auch für die Zukunft nur diesen allseitig als in jeder Beziehung vorzüglich erprobten und anerkannten »weissen« Pneumatic zu fabrizieren. Dieses günstige Moment bestand darin, dass eine nur den Thatsachen entsprechende Reklame genügen »Metzeler Pneumatic weiss« binnen Jahresfrist in Deutschland, Österreich, Italien, der Schweiz, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark und Russland so gut einzuführen, dass sich die Firma infolge der stetig wachsenden Nachfrage genötigt sah, für die Pneumatic-Fabrikation einen eigenen Neubau aufzuführen und die Einrichtung derart zu vergrössern, dass ihr eine Jahresproduktion von vorläufig mindestens 100,000 Garnituren möglich ist. Die beste Reklame besorgten die Radfahrer, welche einen Versuch mit »Metzeler Pneumatic weiss« machten, selbst, indem einer dem andern die mit dem Reifen gemachten guten Erfahrungen schilderte und diesem damit weitere Liebhaber zuführte. Der beste Beweis aber, dass

Metzeler's Pneumatik weiss

eine Ausnahmestellung in der Pneumatic-Fabrikation einnimmt und trotz seines kurzen Bekanntseins auf dem Markte von Fahrrad-Fabrikanten, Händlern und Radfahrern eine aussergewöhnliche Beachtung verzeichnen kann, dürfte wohl damit erbracht sein, dass von Seiten der übrigen Pneumatic-Fabriken jetzt ebenfalls »weisse« Laufdecken angeboten werden. Wie weit dieselben an die Vorzüge des Metzeler Pneumatic »weiss« in Bezug auf Widerstandsfähigkeit, Elasticität, leichtes Gewicht bei gleicher Gummistärke, und dauernd weisse Farbe heranreichen, werden diejenigen an sich selbst erfahren, die einen Versuch zur Gegenprobe nicht überwinden können. Hier sei nur, um Verwechslungen vorzubeugen, speciell darauf aufmerksam gemacht, dass jede Metzeler Original-Laufdecke, ob glatt oder gerieft, den Firmenstempel

METZELER



PNEUMATIK

trägt, und nur für solche Laufdecken von Seiten der Firma volle Garantie geleistet wird.

Möge es der Firma gelingen, auch in der Herstellung ihrer »Metzeler Pneumatics weiss« das ihr Prinzip allzeit hochzuhalten:

»Unter allen Umständen nur Prima Qualitäts-Pneumatics«.



Gräfin Hatzfeld. Eine hohe Protektorin des Radsportes der Damen.

Illustrationsprobe aus dem Damen-Radsportblatte „Die Radlerin“, Berlin W., Derfflingerstrasse 16.

„Die Radlerin“ Sportsblatt der radfahrenden Damen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns.

Herausgeberin Josa Matzner, Edle von Heilwerth.

Einziges in Berlin erscheinendes Damen-Radsportblatt, reich illustriert. 12 bis 15 Illustrationen in jeder Nummer. Hochelegante Ausstattung. Organ der Damen des „Oesterreich. Touring-Club“ Wien. Prämiert auf der Sportsausstellung in Hammi. W. Höchste Auszeichnung. Silberne Medaille. Probenummern gratis und franco durch die Expedition der „Radlerin“, Berlin W., Derfflingerstrasse 16.

Die Laufmängel sind hervorragend elastisch infolge Ia. Ia. Gummi und gesetzl. geschützter dehnbarer Stoffeinlage.



Luftschläuche aus Ia. Paragummi garantiert luftdicht, da jeder Schlauch unter hohem Druck geprüft wird.

Die Schutzmarke



Excelsior



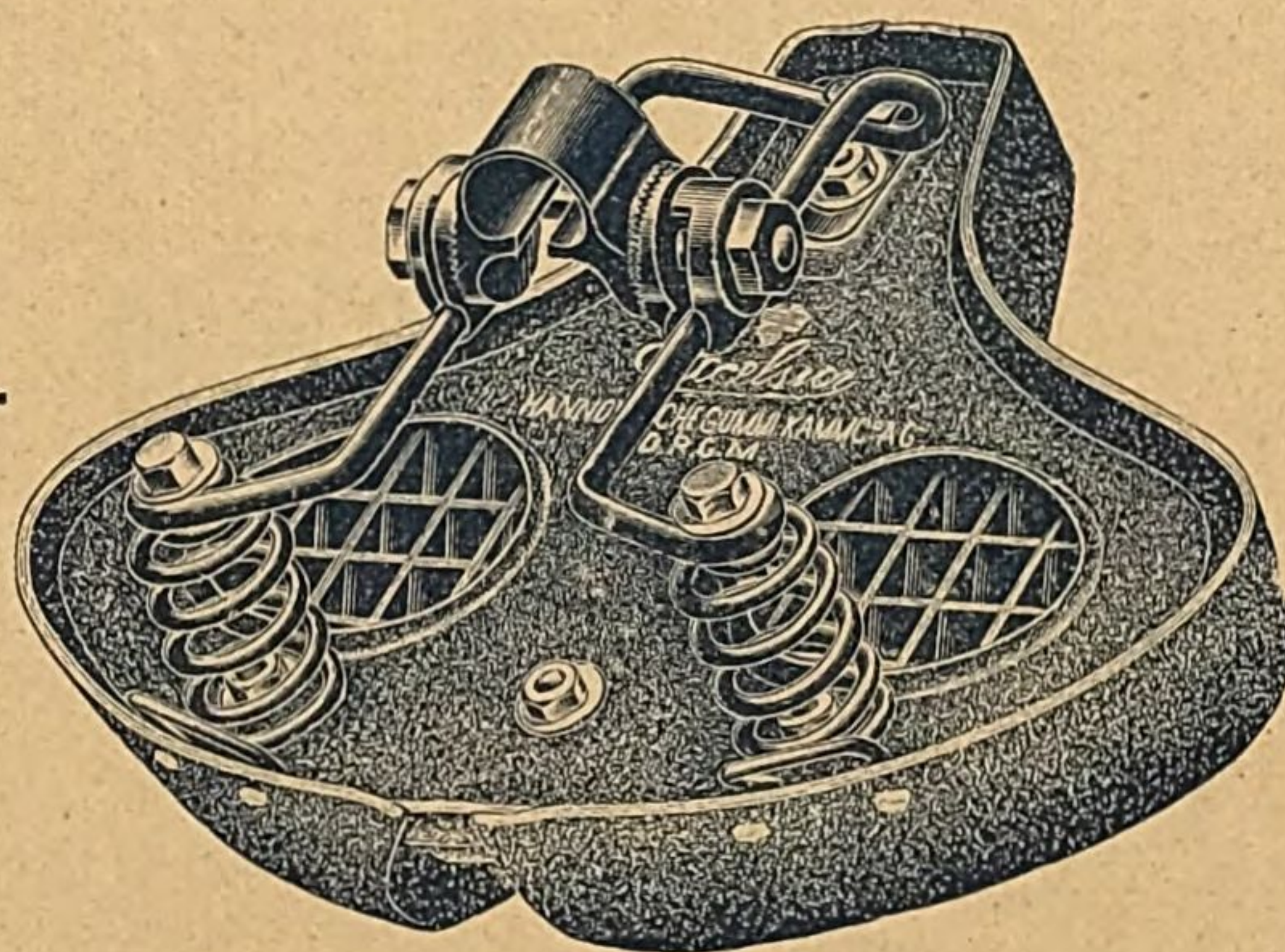
bietet die beste Garantie für eine wirklich tadellose Waare.

Grossartig eingeführt und bewährt

hat sich das Ventil Hannover. Jeder Radfahrer, welcher sich einmal an seiner eigenen oder fremden Maschine persönlich überzeugt hat, wie spielend leicht selbst mit einer kleinen Pumpe dies Ventil wirkt und wie tadellos dasselbe infolge der zweifachen Sicherheit abdichtet, wird, überdrüssig der Quälerei mit anderen Ventilen, nur noch Luftreifen nehmen, welche versehen sind mit dem

Ventil „Hannover.“

Kein Wundscheuern.
Fester u. bequemer Sitz.
Aerztlich empfohlen.
Nach allen Richtungen
verstellbar.



Excelsior-Fahrrad-Sattel.

Kein schädlicher Druck
auf die Weichtheile.
Luftiger kühler Sitz.
Für Damen und Herren
passend.
Aus Ia. Ia. Material
gearbeitet.

Excelsior-Fahrrad-Sattel

Alleinige Fabrikanten: Hannov. Gummi-Kamm-Co., Akt.-Ges. Hannover.



Lipsia-Fahrrad-Manufaktur

BRUNO ZIRRGIEBEL

Leipzig-Reudnitz.



Abteilung I.

Lipsia-Fahrräder, infolge ihrer vortrefflichen Konstruktion, ihrer Eleganz und ihres spielend leichten Ganges zu den erstklassigen Marken gehörend.

Abteilung II.

Grösste Spezialfabrik des Continents für
30 verschiedene Sorten

Fahrrad-Luftpumpen

Specialität:

Dreicylindr. Telescop-Luftpumpe „Bora“ D. R.-P. No. 89263

die beste Fahrrad-Luftpumpe der Welt.

Kataloge auf Verlangen gratis und franco. Export nach allen Ländern.

Ia. Fahrräder

aus garantirt bestem überhaupt zur Verwendung kommendem Material hergestellt und zwar:

Tourenräder und Strassenrenner

von Mk. 155.— an.

Damenräder

von Mk. 175.— an

je nach Ausstaffirung werden

bei einjähriger Garantie direkt ab Fabrik geliefert.

Musterlager befinden sich

Maximiliansplatz 12 b.

Kaufingerstrasse 20

Maximiliansstrasse 9

sowie in der Fabrik Schleissheimerstrasse.

Telephonruf 1470.

Versandt gegen
Voreinsendung des Betrages
oder Nachnahme.

Riesenfelder Fahrradwerk

München-

Riesefeld.

Aeussere Schleissheimerstr.
am Würmkanal.

Bierbrauerei „Zum Thomasbräu“

GEBRÜDER THOMASS.

Ausstoss 1896: 12 Millionen Liter Bier.



Spezialität: Thomasbräu-Pilsner

anerkannt feinstes helles Bier.

Ausstellung Nürnberg 1896:

• **Höchste Auszeichnung: „Goldene Medaille“.** •

Eigene Ausschankstellen:

Bräustübl,
Kapuzinerplatz.

„Stadt London“,
Bier- und Wein-Restaurant
Frauenplatz.

Schleibingerkeller,
Rosenheimerstrasse.

Wein-Restaurant

Julius Peters

Herzog Wilhelmstrasse 28.

Reine Weine.

Renommirte Küche.

Fabrik:

Dachauerstrasse Nr 48.

Isaria-Räder.

Erste Qualität!

Aussergewöhnlich leicht laufend

Beliebteste Marke!

Fahrradfabrik „Isaria“

Marcus & Co., München.



Verkaufslokale:

*Neuhauserstr. 13
und Centralsäle parterre.*

Vereins-, Fest-, Ehrenzeichen

Gustav Deschler

Vereinsabzeichenfabrik
München.

Grösste Leistungsfähigkeit
in Herstellung kunstvoller Ab-
zeichen.



*Ia Referenzen. * Reichhaltige Auswahl.*

Abbildungen und Muster franco zu Diensten.

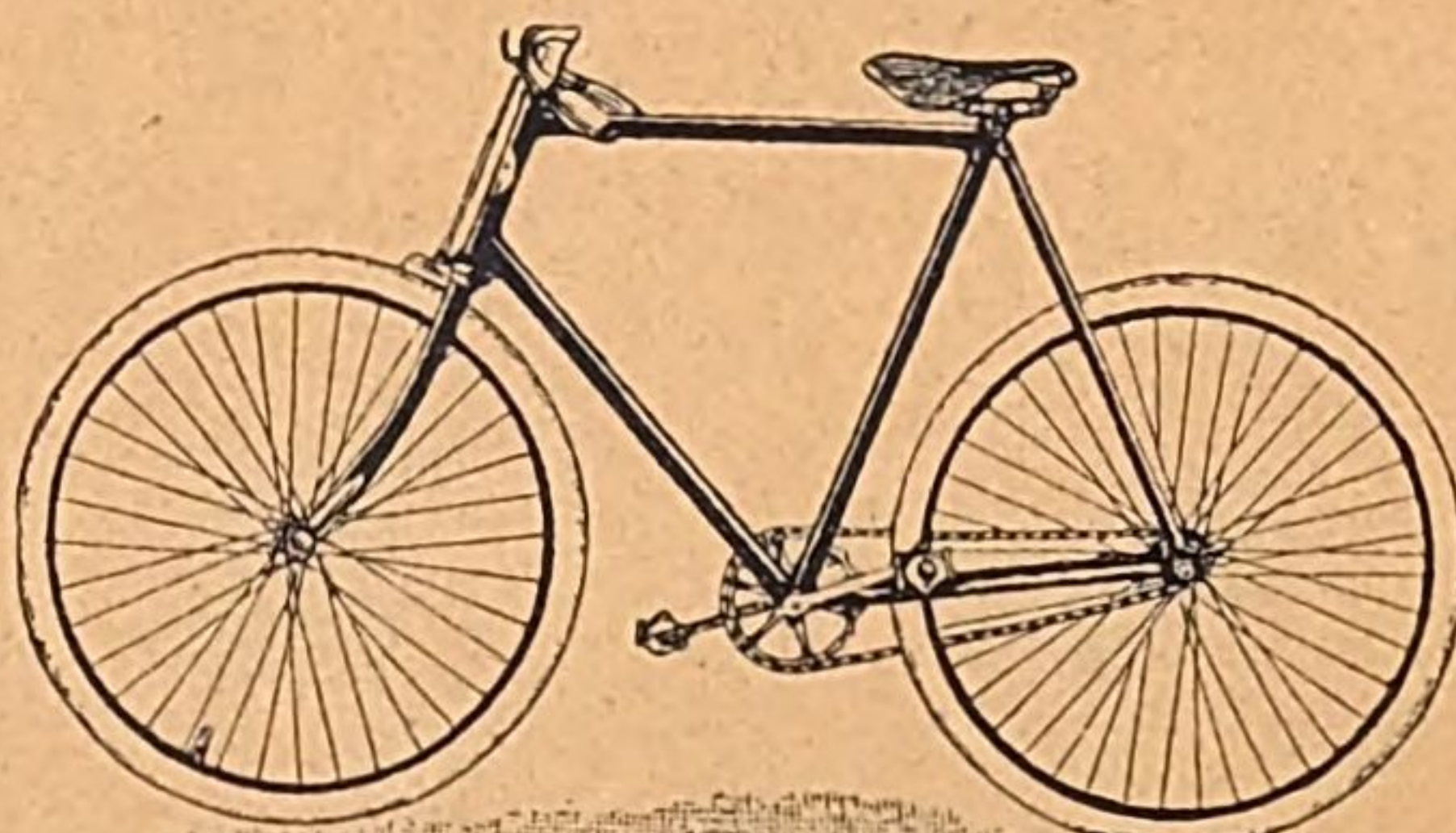
== Max Zollfrei & Co. ==

Müllerstrasse 32 d **MÜNCHEN** Telephon 2481
 nächst dem Luitpoldgymnasium.

Styria-u. Hercules-

Fahrräder in allen Preislagen.

Eigene
 mechanische
 Reparatur-Werkstätte.



Fahrschule:
 6 Promenadestr. 6
 gegenüb. der k. b. Filialbank.
 Prachtkataloge gratis u. franko.

Inhaber: **Max Zollfrei & Arthur Dannhauser.**



50%



Preis-Ermässigung

auf

Eintritts-Karten

für die

VII. Internat. Kunst-Ausstellung im
 königl. Glaspalast,

verbunden mit den günstigsten Gewinn-
 Chancen, gewähren die

Eintritts-Karten mit Loos

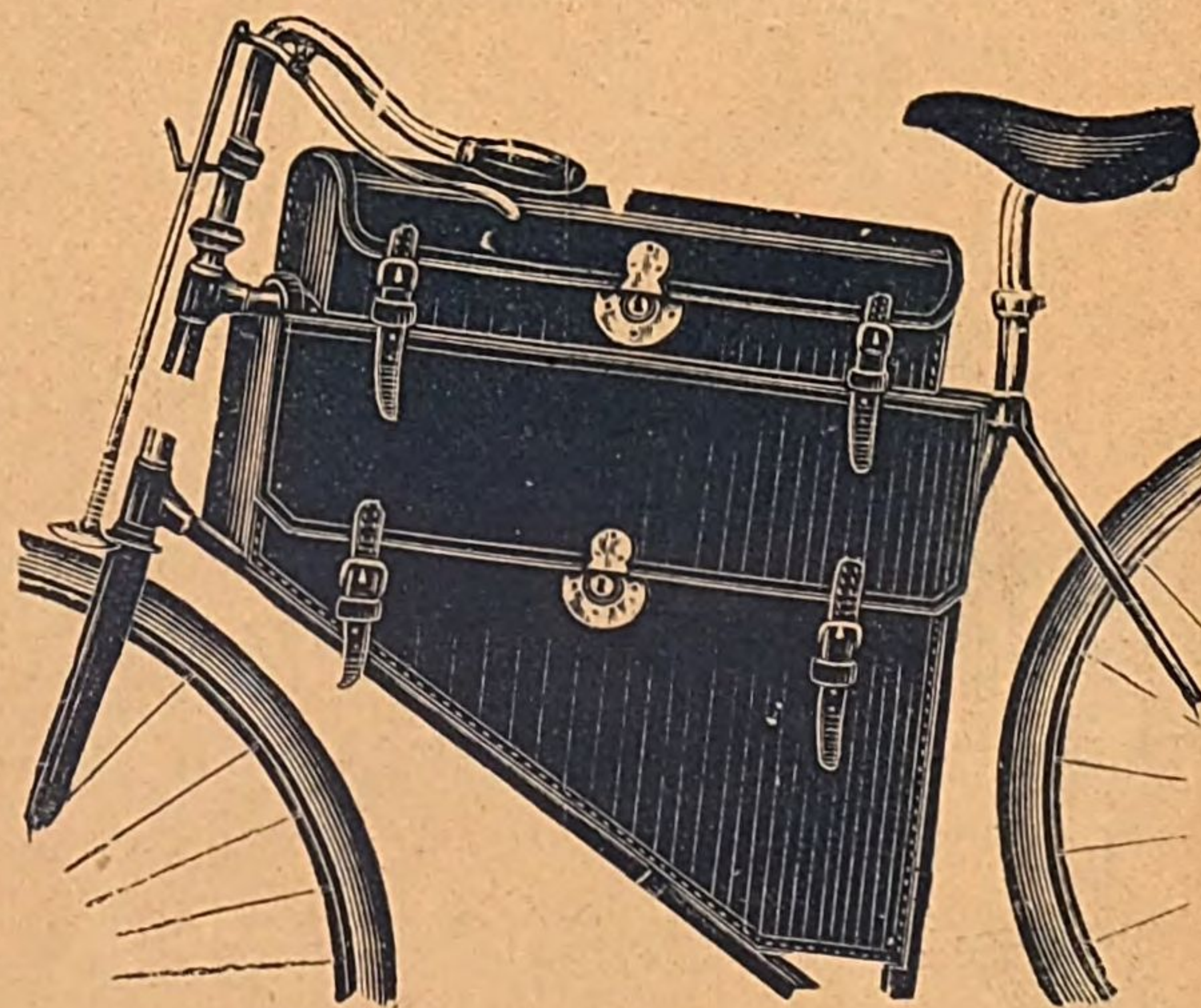
zum Preise von 1 Mk. 50 Pf.

welche zum einmaligen Besuche der Aus-
 stellung während der ganzen Dauer der Ausstellung
 bis Ende Oktober berechtigen. Zu haben in der
Radtouristischen Ausstellung
Schrannenhalle, sowie bei den offi-
 ziellen Verkaufsstellen und im
 königl. Glaspalast.

Georg Stützel

Königstrasse 40 **Nürnberg** Königstrasse 40

Radfahrer-Requisitenfabrik.



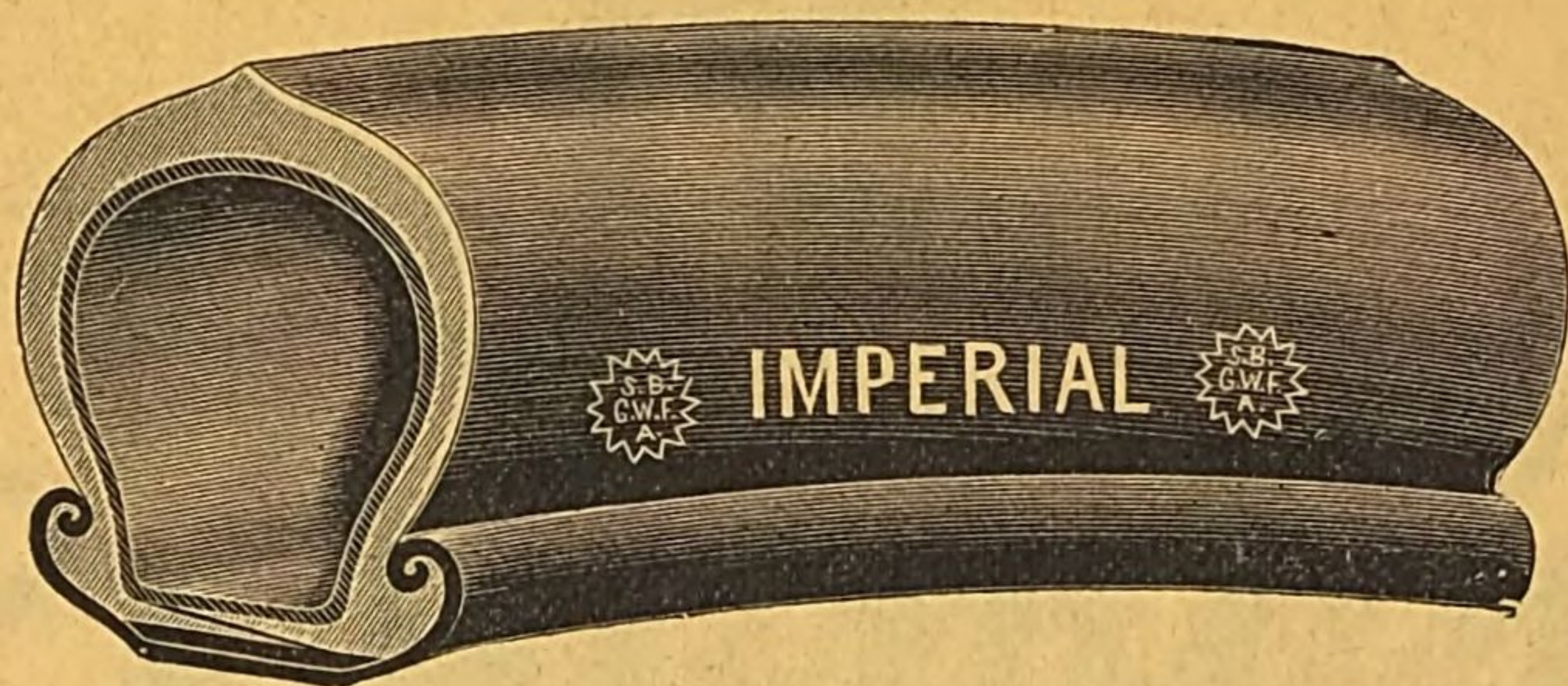
Specialitäten:

Rahmentaschen, Lenkstangentaschen, Werk-
 zeugtaschen, Rucksäcke, Regenmäntel und
 Pelerinen, Gamaschen, Hosenschoner, Sattel-
 auflagen.

Prämiirt mit goldenen und silbernen Medaillen.

Preisliste grati sund franco.

Sächsisch-Böhmische Gummiwaaren-Fabriken, A.-G., Dresden-Löbtau
und Bünauburg i. Böhmen.



Imperial-Pneumatics:

Tourenreifen glatt

Tourenreifen non slipping

Strassenrennreifen glatt

Strassenrennreifen non slipping

Bahnrennreifen (Single tubes).

Bremsgummi

Pedalgummi

Kissenreifen

Vollgummireifen.

Reparatur-Artikel:

Kasten, Leinen, Ventil-Schläuche, Luftpumpenschläuche.

Vertreter und Lager:

August Seyfried, München,

Sonnenstrasse 10.

Telephon 6980.

Sächsisch-Erbsen-Fabrikanten A. G. Dresden-Löbtau
und Bismarckstr. 1. Bismarck



Imperial-Pneumatics

Tourerreifen glatt

Tourerreifen non shipping

Strassenreifen glatt

Strassenreifen non shipping

Ballonreifen (single tubes)

Brassgummi
Pedalgummi
Kissenreifen
Vollgummi

Reparatur-Zettel

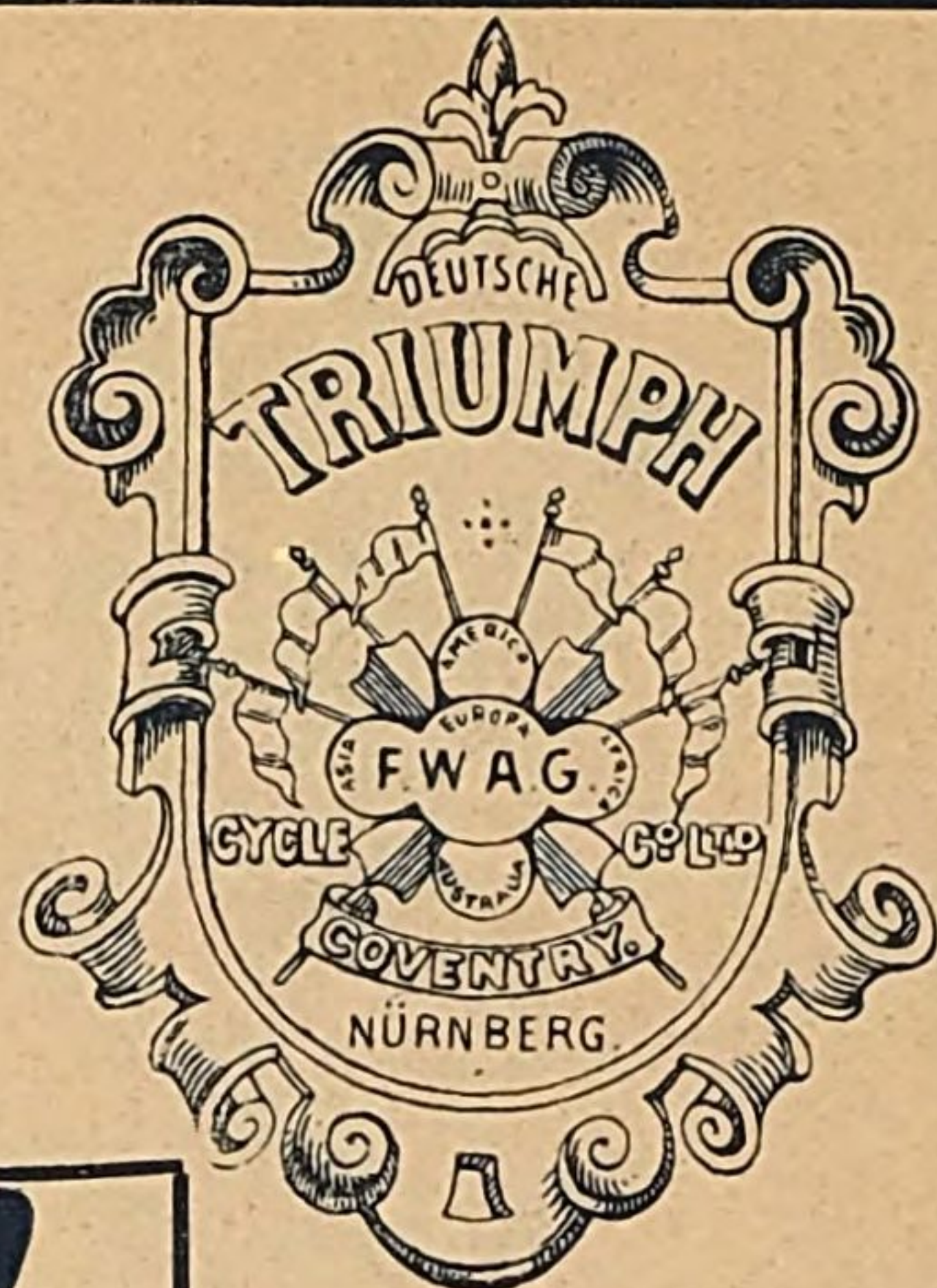
Kasten, Leinen, Ventil-Schläuche, Luftpumpenschläuche

Vertrieb und Lager

August Seyfried, München

Sonnenstrasse 10

Telephon 6930



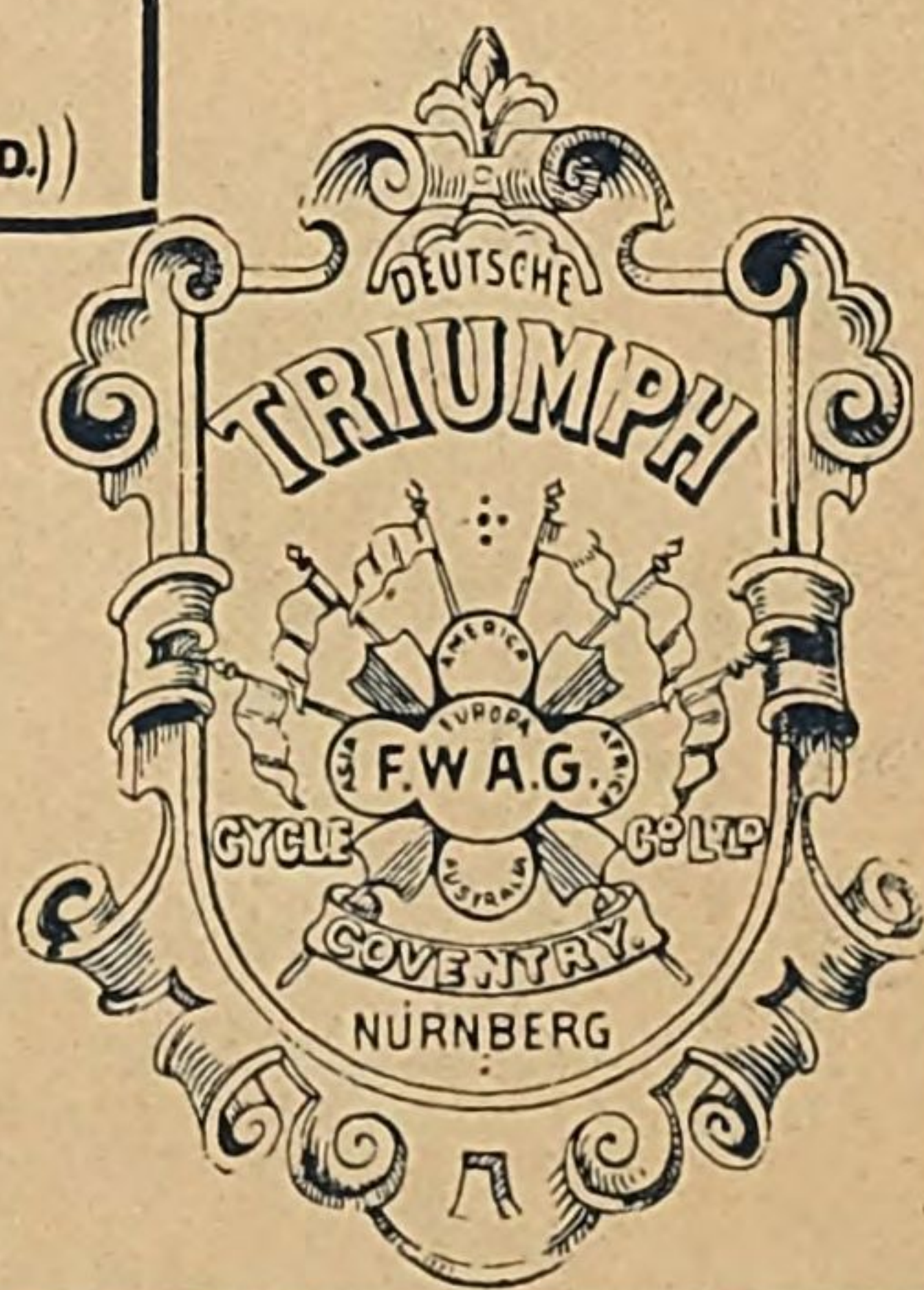
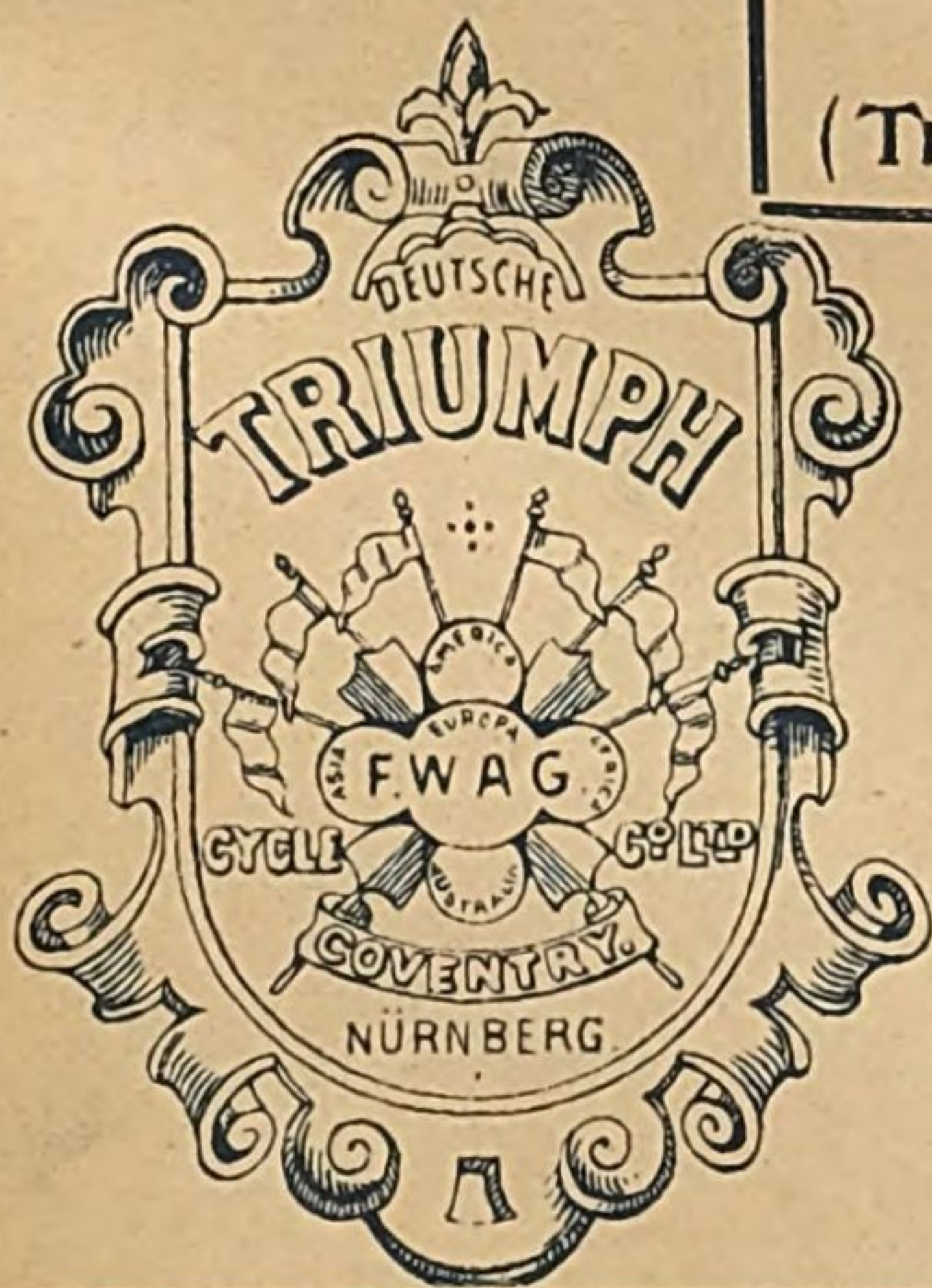
Triumph

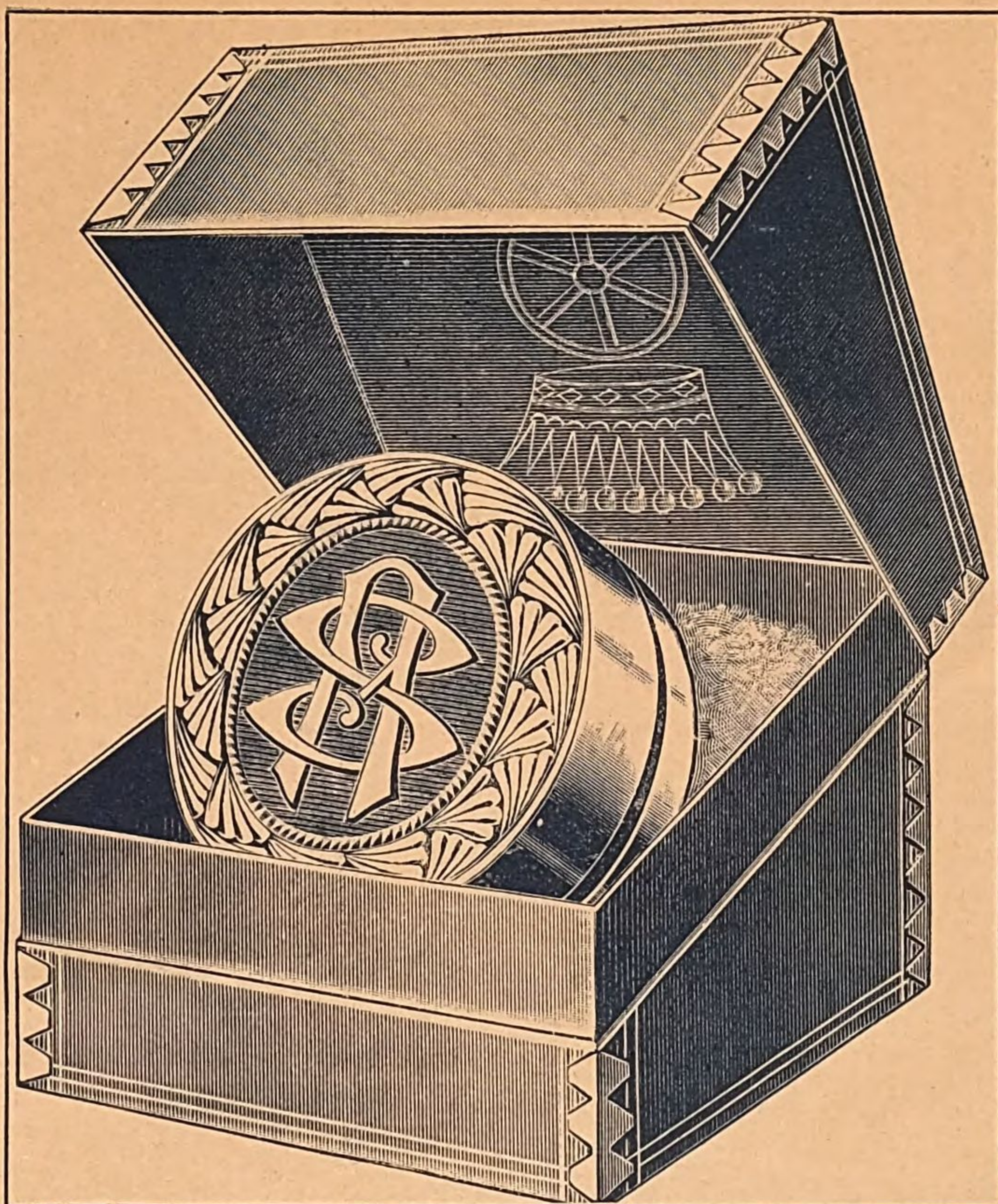


DEUTSCHE TRIUMPH-FAHRRAD-WERKE

AKTIEN-GESELLSCHAFT, NÜRNBERG

(TRIUMPH CYCLE COMPANY LIMITED, COVENTRY (ENGLAND.))





Spezialität:
Luxus-Fahrradutensilien,
 Laternen, Glocken, Griffe, Schutz-
 bleche etc.

Frank's High Life Glocken.

(Geschützt und patentirt in allen Staaten)

zeichnen sich durch unerreichte Solidität
 und hochfeines Aussehen aus.

Sie entsprechen in Bezug auf eigenartige,
 hübsche Form allen Anforderungen des
 Sportes, versehen beim Anbringen am Rad
 dasselbe gleichzeitig mit dem Monogramm
 des Fahrers. Die Glocken werden mit 253
 verschiedenen Namenszügen oder auch mit
 der Firma des Bestellers geliefert.

Albert Frank,
 Metallwaarenfabrik,
 MÜNCHEN, Mittersendling 25.



Nr. 1.



Nr. 4.



Nr. 2 u. 3.



Nr. 5.

Brüder Thannhauser München

Kaufingerstrasse 16.

Münchener Originalkrug

für den

XII. Congress

des

Deutschen Touren-Club (A. R. U.)

==== **Grau verziertes Steinseidel.** =====

mit feinstem altdeutschem Deckel wie Cliché Nr. 1. $\frac{1}{2}$ Liter **Mark 1.50.** 1 Liter **Mark 2.—.** Grau verziertes **Steinseidel** mit feinstem hohem Façondeckel, plastische Ansicht der Stadt München darstellend und Münchener Kindl-Figur wie Cliché Nr. 2 und 3.

$\frac{1}{2}$ Liter **Mark 2.—.** 1 Liter **Mark 2.50.** Krüge ohne Deckel von 50 Pf. an.

Höchste Neuheit! Deutscher Radfahrer-Touristenbecher

ges. gesch.

aus feinstem englischen Zinn mit plastischen Wappen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden und dem Deutschen Reichswappen, wie Cliché Nr. 4 und 5 **Mark 2.—.** Mit hochfeinem Etui **Mark 3.50.**

Feinst bemalte Humpen und Trinkservices

mit Radfahrerskizzen zu Sports- und Rennpreisen geeignet, sowie Seidel mit jedem beliebigen Clubwappen empfehlen in reichster Auswahl.

Grossartige Auswahl in geeigneten Andenken an München.



Esmond-Sattel.

in Fahrrad-Sätteln.
Neueste Erfindung



Der Reiter bewegt den Sattel
und nicht der Sattel den Reiter.

Neueste wissenschaftlich begründete und
praktische Methode.

Der einzige bewegliche Sattel! Das Minimum von Reibung!
Keinerlei Sitzbeschwerden! Vollkommener Comfort im Sitzen!
Von allen Arten von Radfahrern enthusiastisch begrüßt! —

Ein massgebendes freiwilliges Urtheil!

P. P.

Ich kaufe Ihren Patent-Esmond-Sattel in der Jubiläums-Ausstellung in London, und gebrauche denselben seither mit vollster Zufriedenheit. Ich bin nie so angenehm und gemüthlich auf irgend einem Sattel gefahren, und empfehle den Gebrauch dieses nach vollkommen neuen Gesichtspunkten konstruirten Sattels, allerseits!

München, im Juli 1897.

Robert Tochtermann, jun.,

Meisterschaftsfahrer der A. R.-U. Chefredakteur des „Fahrrad.“
The Esmond Cycle Saddle Co. Ltd., Botolph House 10 & 12.
Eastcheap London.

Ausgestellt auf der I. Radtouristischen Ausstellung
zu München, 15.—25. Juli.

Gelesenstes und vornehmstes Fach-Organ

Martin Windbichler

BERLIN S.W.
Blücherstr.
№ 11.

Repräsentant
der

RAD-WELT

Älteste u. einzige
täglich erscheinende
unabhängige
DEUTSCHE
Radsport u. Fachzeitschrift

Internationale Verbreitung. * Tonangebendes Sportblatt.
Bestunterrichtete und verbreiteste Zeitung.



Juwelen, Gold- und Silberwaaren

empfehlte in

reichster Auswahl und in jeder Preislage

Hans Egersdoerfer

München, Dienerstrasse 14.

!!Avis für Radfahrer!!

Kauft eure Radfahr-Bekleidungsstücke, wie:
Anzüge, Sweaters, Strümpfe, Mützen, Gürtel,
Renntriecks etc., nur bei

J. Bielmair, München,

Müllerstrasse 45a.

Einziges Specialgeschäft Münchens für Selbst-
Anfertigung von Sportsbekleidung.

Grösste Auswahl. — Billigste Preise.

Anfertigung nach Maass.

Annahme aller Reparaturen.

Dr. Bergmann's



**Kau-
Kola**



nur echt mit Schutzmarke Schwalbe im Dreieck,
kein Arznei- od. Ge-heimmittel, ist für
Radfahrer u. Touristen zur Verhütung von
Uebermüdung, Hunger-
und Durstgefühl, Athembeschwerden und Herzklopfen unentbehrlich und für die
Hygiene des Sports von hervorragender Bedeutung. Ihr Gebrauch versetzt
den Nichttrainirten in den Zustand eines Trainirten. — Erfrischend und angenehm
von Geschmack verhütet sie die nicht selten Rachencatarrh nach sich ziehende
Trockenheit der Mundhöhle und erhöht die Leistungsfähigkeit des Körpers um ein
bedeutendes Maass. — Preis pro Schachtel 1 Mk. Zu haben in allen
Apotheken und Drogenhandlungen.

Dr. Knebel's Kolanin-Bittern hervorstechend von Geschmack und von
kräftigendem Einfluss auf die Ver-
dauungsorgane. In Reiseflaschen 75 Pfg. 1/4 Flasche 2 Mk.

Apotheker **Krewel & Co., Köln a. Rh.,** Steinstrasse 21

Fabrik chem.-pharm. Präparate.
Generaldepôts: Berlin — H. Kenning, Skalitzerstr. 117. Frankfurt — Otto
Wentzky. München — Alois Reiter & Co., Maffestr. 8, kgl. bayr. Hoflieferant.

F. Hirschberg & Co.

MÜNCHEN

All Heil!

Preisgekrönte

Radfahr-Costumes.

Reich illustrierte Cataloge gratis.



Spezialität: Sport-Bekleidung

München 3 Theatinerstrasse 3 München.

C. Wagner & Co.

Reichhaltigstes Lager

in Sport-Ober- und Unterkleidung.

Reich illustrirter Catalog gratis und franco.

Fahrradwerke „FREYA“ Akt.-Ges.

München.

Fabrikation von feinsten

Herren- und Damen-Fahrrädern

nach eigenem Modell

aus bestem englischen Rohmaterial.

Die 1898er Modelle erscheinen Anfang August d. J.

Ischorrbräu- Bierhallen München

Neuhauserstrasse 11

Neuhauserstrasse 11



≡≡≡ Grösstes Bierrestaurant am Continent. ≡≡≡

Frühschoppen der Congressbesucher.

Sehenswürdigkeit I. Ranges. Origineller Kneiphof.

Internat. Radfahrer-Treffpunkt.

LUDWIG ASTER, Pächter.



Sport-Salon A. Anwander

München, Sonnenstrasse 22

Telephon 8511.

I. Specialgeschäft
für

Radfahrerbekleidung
Ausrüstung vom Kopf bis zum Fuss.

Die Firma hat bereits im Jahre 1884
die Bedeutung des Radsportes richtig
erkannt und sich fortwährend als
Spezialfach damit befasst, nur das

Beste und Praktischste

für **Bekleidung u. Ausrüstung**
für **Radfahrer** zu bringen, so dass
jeder Interessent sich versichert halten
darf, dass er je nach seinem Wunsch
und seinen Verhältnissen das Richtige
bei streng reeller Bedienung in meinem
Geschäfte erhält.

Keine marktschreiende Reclame.
Versendung nach Auswärts
gegen Nachnahme.

≡ Umtausch gestattet. ≡



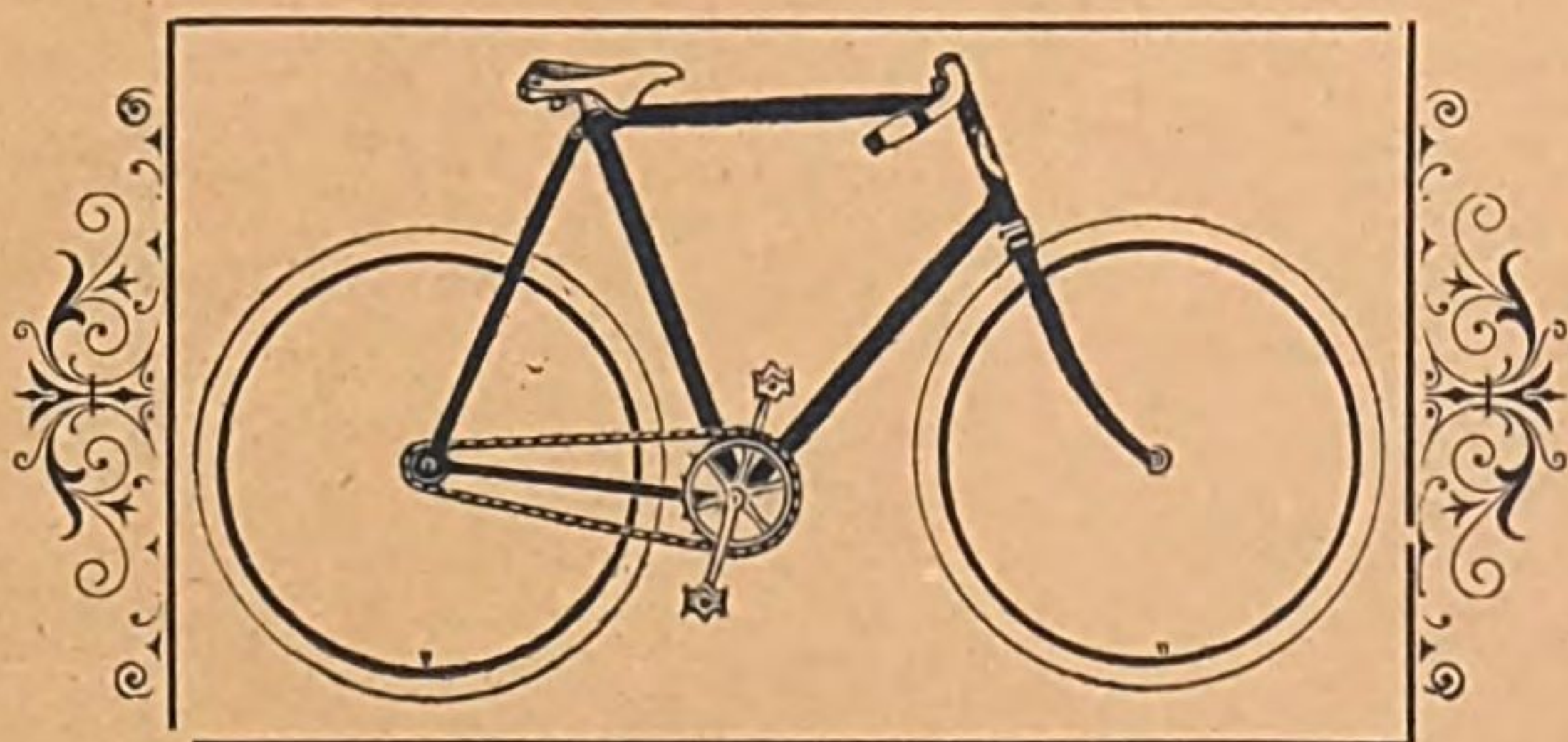
VICTORIA-

≡ Räder. ≡

Vielfach preisgekrönte

Qualitäts-Marke

allerersten Ranges.



Victoria-Fahrrad-Werke, Act.-Ges.
NÜRNBERG

Lieferanten für die meisten europäisch. Armeen und
Staats-Anstalten.

Fabrik-Niederlage in München:

A. Hellmuth & Co.

Maximiliansplatz 19.

Triumph-Glanz!



Fahrrad-

(D - R. - G. - M. 51183.)

Schnell-Putz.

Ganz besonders vorzüglich zum Putzen von Fahrräder.
Darum Radfahrer verlangt nur Triumph-Glanz.

≡ Zu haben in allen Radfahrhandlungen ≡

Alleinfabrikant: **E. Blum, München, Stielerstrasse 5.**

≡ Telephon 8309. ≡



Gebr. Gschwändler

München

Fraunhoferstrasse Nr. 27.



Velociped-Fabrik

und

Mechanische Werkstätte.

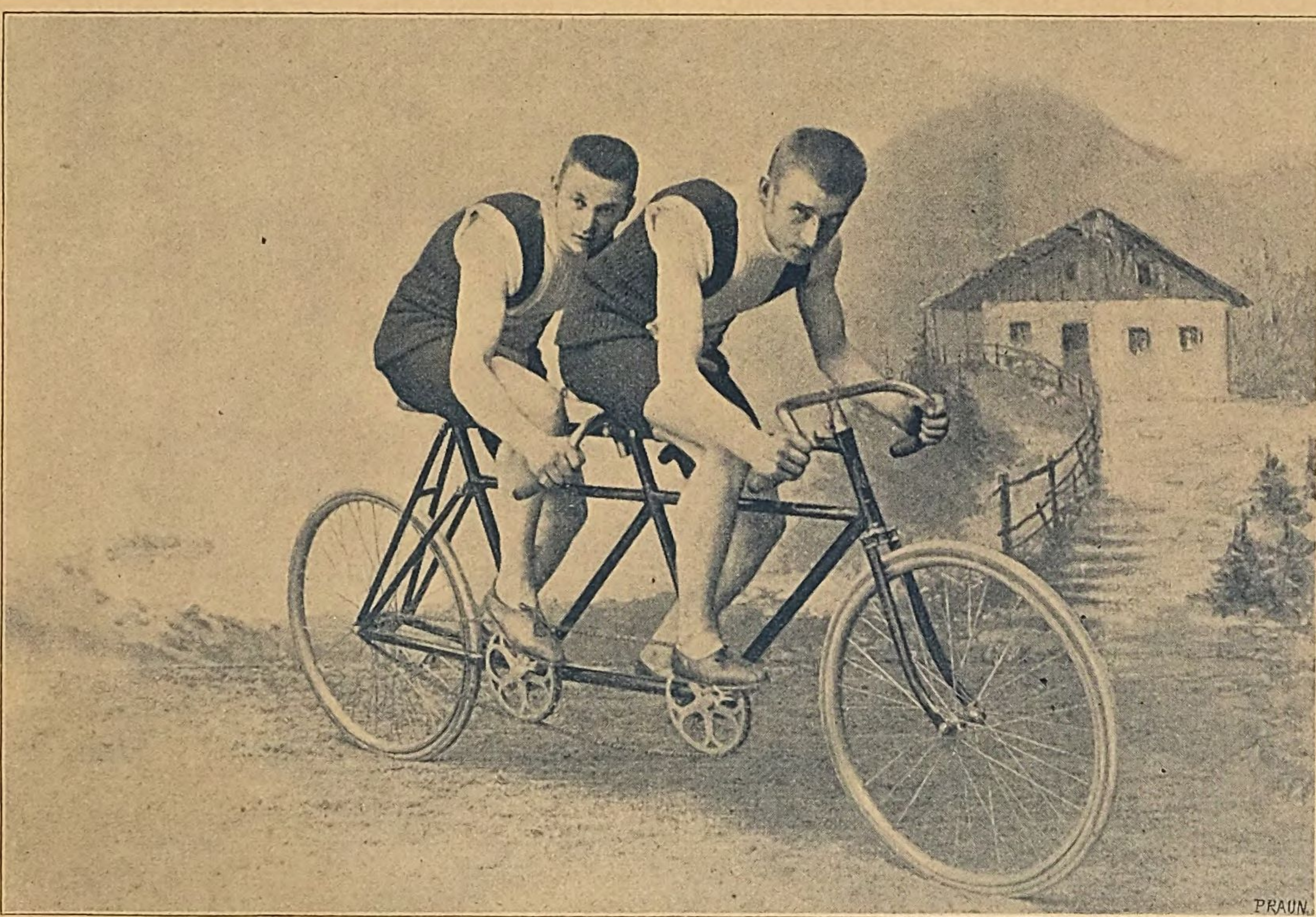
Vernickelung und Emaillirung.

August Tochtermann, MÜNCHEN, Rennbahnstr. 1.

(Ecke Bayerstrasse.)

Generalvertreter der Gladiator-Fahrradwerke, Paris.

Telefon 8213. Schönste Fahrschule und beste Reparaturwerkstätte. Telefon 8213.



Die besten deutschen und französischen Radfahrer starten auf Gladiator und erzielen die grössten Erfolge. Das beste und preiswürdigste

R a d
ist
Gladiator.

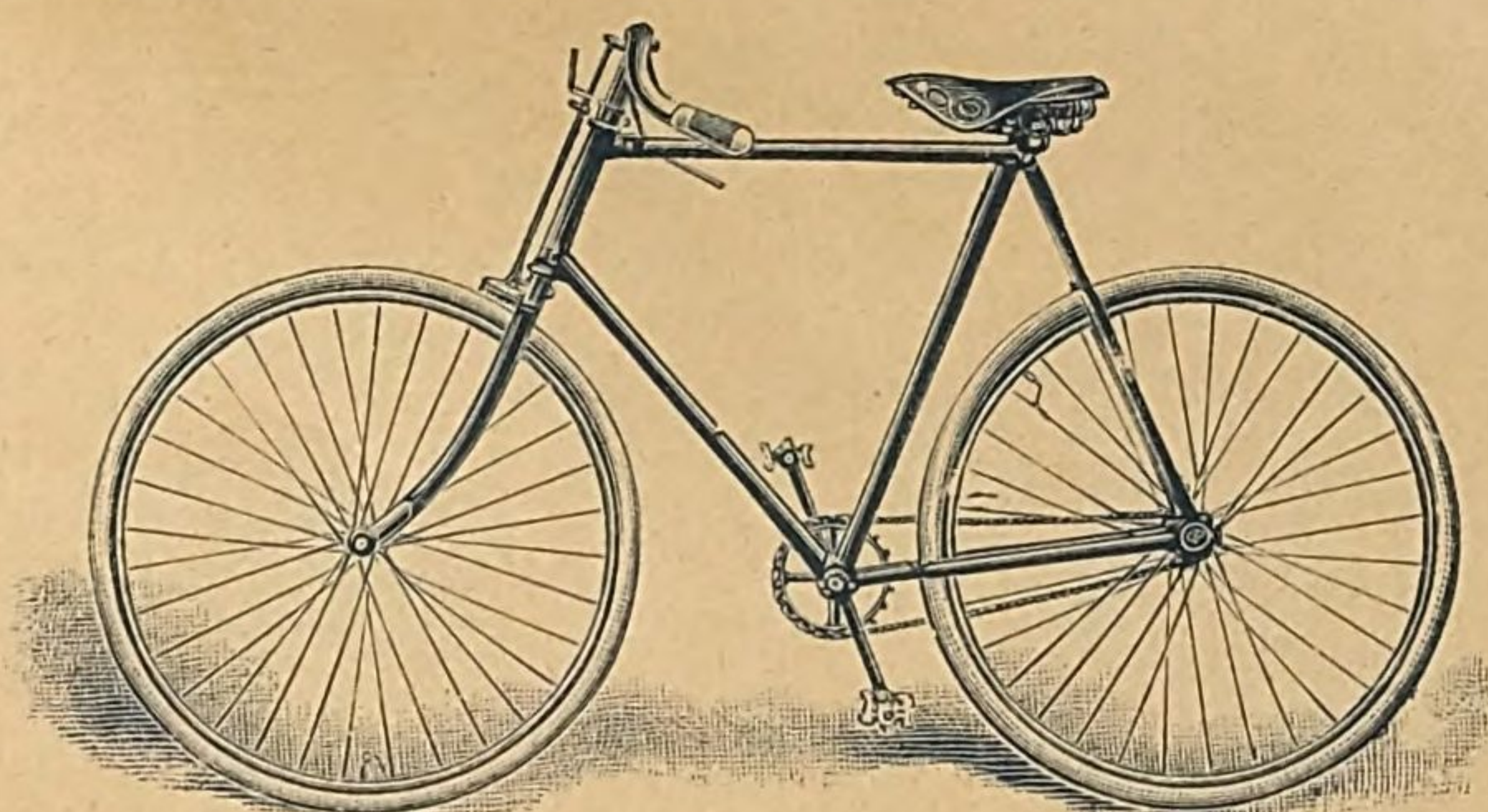
Huber
und
Oberberger
erzielten bei dem am
4. Juli stattgefundenen
Fünf-Ländermatch alle

I. Preise.

Das leichtlaufendste,
stabilste und eleganteste
Rad unter allen ist

Gladiator.

L. Frohnsbeck's Fahrräder



Hauptvertrieb

Stoewers Greif-Salzer

und

Pariser kettenlose Fahrräder.

Verkaufsladen während der Saison

am Sendlingerthor, Ecke Herzogwilhelmstr. 15 und
Lindwurmstr. 77.

Löwenbräukeller MÜNCHEN.

Treffpunkt aller Fremden.

Vornehmster Keller Münchens. Raum für 8000 Personen.

Täglich Militär-Concert.

ZACHERLBRÄU MÜNCHEN

Bräustätte des Salvatorbieres.

Eigene Ausschanke:

Stubenvollkeller, an der Hochstrasse.

Spöckmaier, in der Rosenstrasse.

Regensburgerhof, Augustenstrasse 53.

Fraunhofergarten, an der Reichenbachbrücke.

Gebrüder Schmederer, Aktienbrauerei.

Ein sportliches Ereignis
◆ *allerersten Ranges* ◆

ist der
Sieg Franz Gerger's
auf

Continental-▲



► Pneumatik

in der
Meisterschaft von Europa
über grosse in- und ausländische Concurrenz.
Continental-Caoutchouc- & Guttapercha-Compagnie, Hannover.



XII. Congress des deutschen Touren-Club

Allgemeine Radfahrer-Union
in München 17.—22. Juli 1897.

Alle Zuschriften und dergleichen
sind zu richten an das

Secretariat des Hauptkonsulat
München

der Allgemeinen Radfahrer-Union a. V.

Masseistraße 4/1

Telephonruf 302 Tochtermann.

München, den 29. Mai 1897.

Unions-Kameraden von Nah und Fern!

Auf nach hier, auf nach dort. Auf nach diesem oder jenem Ort hieß es im Laufe der Jahre so oft. Mit jugendlicher Begeisterung haben die lieben Sportskameraden unterschiedlichen Alters das Rad und oft auch den Freund bestiegen, um durch weite Gauen unseres schönen Vaterlandes dahin zu eilen an den Ort der jährlichen Zusammenkünfte und mit zu rathen an dem Ausbau der Einrichtungen unserer Corporation. Alte lieb gewordene Freundschaften werden erneuert, es wird Rückschau gehalten auf das im Kampfe mit dem Radsport widerlichen Elementen Errungene. Zugleich soll Kraft und Anregung zu neuen Thaten geschöpft werden, damit unsere Corporation ihrer idealen Aufgabe dem deutschen Volke durch Anleitung zu systematischer Bewegung im freien ein neues Geschlecht zu erziehen, gerecht werde. Ob wir uns am Rhein die Hand gedrückt, ob wir an der Spree oder an der Donau uns ins Auge geblickt oder auch am sagenreichen Thüringerwald in stolzem Hochgefühl die Geschichte unserer wackeren Ahnen im Geiste an uns vorüberziehen ließen, nach all' den Städten, welche unseren Versammlungen ein gastliches Heim boten, sind wir freudigen Herzens geeilt und Alle, denen das Herz jung geblieben, zehren noch an hoher Erinnerung. Nach so zahlreichen stolzen Vorgängerinnen kommt heuer wieder das schöne Isar-Athen, die Stadt wo sich's so gemüthlich und sorgenlos lebt, als Congressort an die Reihe. Mit allen Reizen einer verschwenderischen Natur und allen Künsten des begnadeten Menschengesistes geschmückt, heißt sie den Radwanderer willkommen.

Die begeisterte Aufnahme, welche der Vorschlag, München als nächsten Congressort zu bestimmen, in Aachen fand, hat hier freudigen Wiederhall geweckt und so rühren sich eine Menge geschäftiger Hände, um allen Festgästen in der Residenz der Wittelsbacher einen gastlichen Empfang zu bereiten.

Darum frisch auf's Rad ihr Radwanderer und auf nach München!

Der Hauptausschuß:

Herr R. Tochtermann, I. Vorsitzender.

„ Dr. E. Häfner, II. Vorsitzender und Vorsitzender des Vergnügens- und Dekorationsausschusses.

„ N. Bardorf, Vorsitzender des Tourenausschusses.

„ Dr. v. Salvisberg, „ „ Preßausschusses.

„ A. Anwander, „ „ Finanzausschusses.

„ A. Enghardt, „ „ Sportausschusses.

„ F. Emmert, „ „ Wohnungs- und Empfangsausschusses.

„ F. X. Müller, „ „ Ausstellungsausschusses.

„ Rich. Braunbeck, Schriftführer.

Allgemeine Bestimmungen für den XII. Congreß des Deutschen Touren-Club A. R. U. in München 17.—22. Juli 1897.

Bei den Veranstaltungen des XII. Congreßes haben Mitglieder und geladene Gäste des D. T. C. gegen Vorweisung des Festbuches und Abgabe der in demselben enthaltenen Coupons oder der für einzelne Veranstaltungen auszugebenden Einzel-Eintrittskarten freien Zutritt. Zu den Congreßberathungen werden jedoch nur Mitglieder zugelassen. Der Betrag für das Festbuch ist auf 6 Mk. festgesetzt. Zum Empfangsabend am Münchener Kindl-Keller, zum Kellerfest am Zacherlkeller, zu den Kunstfahrconcurrenten und dem Gartenfest im Schleibingerkeller werden Einzel-eintrittskarten à 1 Mk. ausgegeben und sind solche im Vorverkauf, sowie zu wenig erhöhtem Preis an den Kontrollstellen erhältlich. Am Fest-Corso können sich nur Besitzer des Festzeichens betheiligen. Festzeichen ohne Festbuch werden nicht abgegeben. An der Bewerbung um Preise für Tourenfahrten zum Congreßort können sich nur die Besitzer des Festbuches betheiligen. Für die Betheiligung am Extrazug nach Starnberg und an der Rundfahrt auf dem See werden ebenfalls Einzelkarten ausgegeben. Die Retourkarte nach Starnberg kostet Mk. 1.50. Die Karte für die Rundfahrt auf dem Starnberger See Mk. 1.— Sämmtliche Vor-Verkaufskarten sind im Festbureau und in den bekanntgegebenen Vorverkaufsstellen zu haben.

Das Festbuch, welchem das Festzeichen beigegeben ist, enthält Coupons zum freien Eintritt für folgende Veranstaltungen und Leistungen des Fest-Ausschusses:

1. Vorabend bei Treßler, Sonnenstraße,
2. Empfangs- und Begrüßungs-Abend im Münchener Kindl-Keller,
3. Eintritt zu den Congreßberathungen,
4. zur Betheiligung am Fest und Preis-Corso,
5. Eintritt zu den internationalen Rad-Wettfahrten des Sportsplatz Nymphenburg, Volksgarten,
6. zum Kellerfest „Vom Fels zum Meer“ am Zacherlkeller,
7. zu den Kunstfahr-Concurrenten und Volksfest im Schleibingerkeller,
8. zur Eisenbahn-Hin- und Rückfahrt per Extrazug nach Starnberg,
9. zur Rundfahrt per Extradampfer auf dem Starnbergersee,
10. zum Besuche der radtouristischen Ausstellung,
11. zur Empfangnahme der Festgabe „Der Radfahrersport in Bild und Wort“, illustriertes Prachtwerk (Eadenpreis Mk. 5.—) und der feinst ausgestatteten Festschrift das „Fahrrad“,
12. zum Besuche der internationalen Kunstausstellung im k. Glaspalast während der Festwoche,
13. zum Besuche diverser Sehenswürdigkeiten mit 50%iger Preisermäßigung,
14. zur freien Besichtigung der k. Residenz.

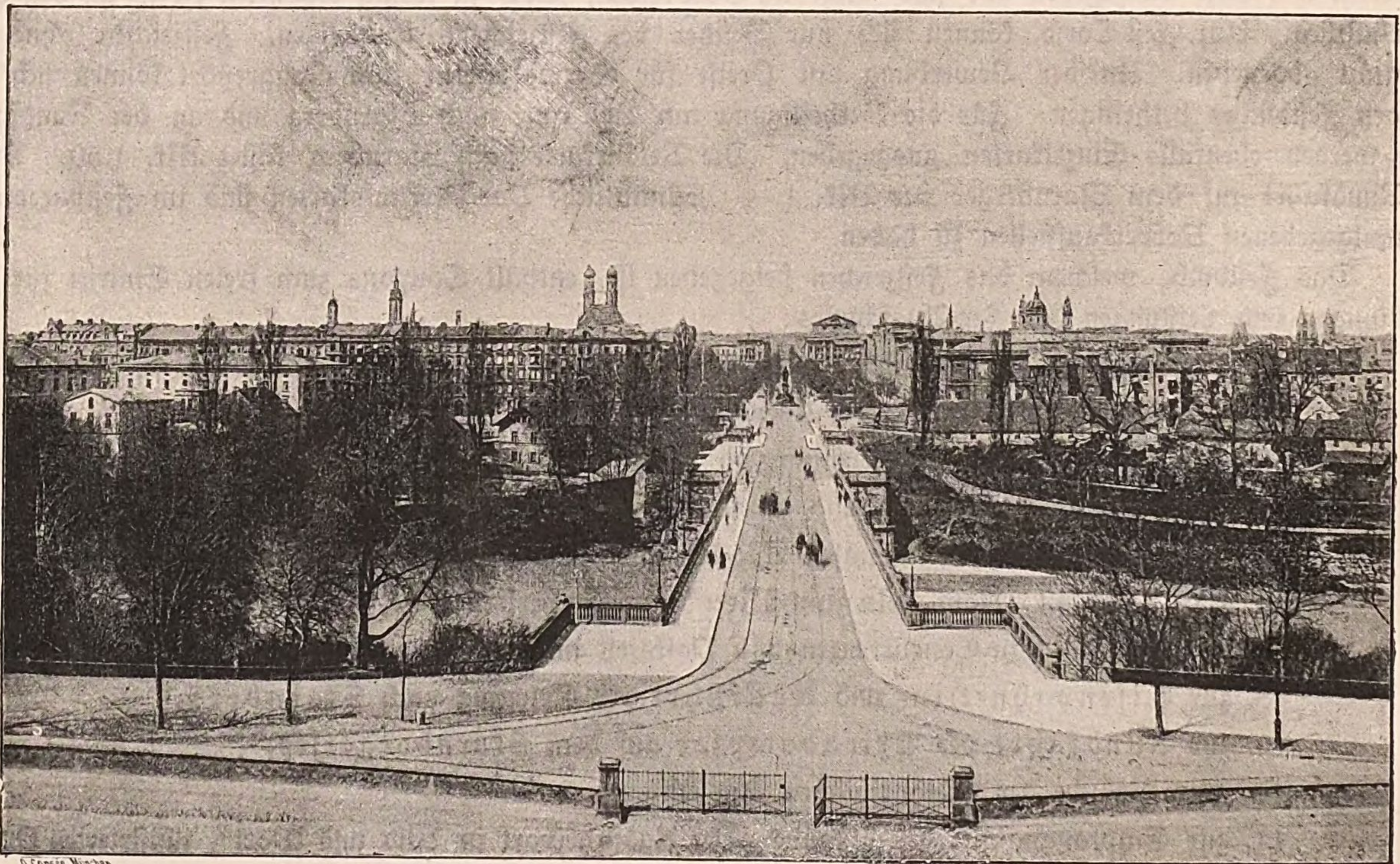
Coupons ohne Festbuch haben keine Gültigkeit. Dieselben müssen vielmehr an den Eingängen zu den Festlichkeiten von den Controllorganen aus dem Festbuch abgetrennt werden können.

Beim Fest-Corso legitimirt das Festzeichen.

Nur gegen Abgabe des Coupons können Festgabe und Festschrift verabsolgt werden.

Alle Auskünfte ertheilt das Festbureau. Möglichst genaue Ausfüllung aller Anmeldeformularien bezüglich Wohnung, Betheiligung am Fest-Corso und an den Kunstfahr-Concurrenten erwünscht.

Der Fest-Ausschuß
zum XII. Congreß des Deutschen Touren-Club A. R. U.
R. Tochtermann, I. Vorsitzender.



© Kunst-Verlag

Bestimmungen

für den

Preis- und Fest-Corso

Der Preis- und Fest-Corso wird in 2 Abtheilungen gefahren, deren jede für sich alphabetisch geordnet aufgestellt wird.

I. Abtheilung.

Consulate, reine Unionsvereine und Sektionen. — Es werden 30 Preise im Werthe von Mk 35.— gegeben.

Einsatz Mk 10.—.

II. Abtheilung.

Gemischte Vereine oder solche, welche anderen Corporationen angehören. — Es werden 10 Preise im Werthe von Mk 35.— gegeben.

Einsatz Mk 10.—.

— Sammtliche theilnehmende Banner erhalten schöne Bannerschleifen. —

Am Corso können sich nur die Besitzer des Festzeichens betheiligen.

Die Theilnehmer müssen im Galacostüm und wo nicht andere Clubdreß Vorschrift ist, mit weißen Handschuhen und weißer Binde erscheinen.

Gepäckhalter, Rahmentaschen, Peitschen und Laternen sind von den Maschinen zu entfernen.

Während des Corsos ist das Rauchen, sowie jede laute Unterhaltung unzulässig.

Um einen schönen Gesamteindruck zu erzielen, ist die gruppenweise Schmückung der Räder mit Blumen und Bändern zu empfehlen.

Die am Preis- und Festcorso teilnehmenden Consulate und Clubs müssen nach dem Namen ihres Wohnsitzes alphabetisch geordnet am Sonntag, den 18. Juli Punkt $\frac{1}{2}$ 2 Uhr in der Maximiliansstrasse und den anstoßenden Strassen aufgestellt sein, da um diese Zeit die Preisrichter die Controlle vornehmen.

Für jeden angemeldeten Verein oder Consulat steht eine seinen Namen tragende Tafel am Platze seiner Aufstellung, hinter der sich die betreffende Corporation aufzustellen hat.

Den Anordnern des Festzuges ist unbedingte Folge zu leisten und kann im Weigerungsfalle die Ausschließung vom Corso erfolgen.

Anmeldungen zum Preis- und Fest-Corso sind an Herrn Anton Englbard, Steinheilstrasse 9, zu richten.

Nennungs-schluß Samstag, 10. Juli mittags 12 Uhr.

Nennungen ohne Einsatz werden nicht berücksichtigt.

Bestimmungen für den Wettbewerb im Kunstradfahren.

1. Beim Wettbewerb im Kunstradfahren kommen zum Austrag:

a) Die Meisterschaft der A. R. U. auf dem Hochrad, Einsatz M. 10.—.

Dem Sieger Meisterschaftstitel, goldene Meisterschaftsmédaille und

Ehrenpreis im Werte von M. 100.—.

II. Preis " " " " 80.—.

III. " " " " " 50.—.

b) Die Meisterschaft der A. R. U. auf dem Niederrad, Einsatz M. 10.—.

Dem Sieger Meisterschaftstitel, goldene Meisterschaftsmédaille und

Ehrenpreis im Werte von M. 100.—.

II. Preis " " " " 80.—.

III. " " " " " 50.—.

c) Wettbewerb im Reigenfahren, Einsatz per Gruppe M. 10.—.

I. Preis Ehrendiplom und Ehrengabe im Werte von M. 100.—.

II. " " " " " " " " 80.—.

III. " " " " " " " " 50.—.

d) Wettbewerb im Kürfahren, Einsatz per Gruppe M. 10.—.

I. Preis jedem Fahrer einen Ehrenpreis im Werte von M. 50.—.

II. " " " " " " " " 40.—.

III. " " " " " " " " 30.—.

2. Für das Kunstfahren gelten die Bestimmungen der A. R. U.

3. Nennungsschluß am 10. Juli 1897. Meldungen sind an den Vorsitzenden des Sportsausschusses Herrn Ant. Englihard, Steinheilstr. 9, einzusenden. Nennungen ohne Einsatz werden nicht berücksichtigt.

4. Nur gegen Abgabe des dem Festbuche beigegebenen Coupon haben die Congressbesucher unentgeltlichen Eintritt zum Kunstfahren.

Saalsmaß: 18 × 16 Meter.

Der Sportsausschuß zum XII. Congress

des deutschen Touren-Club

Allgemeine Radfahrer-Union.

XII. Congreß der Allg. Radfahrer-Union (deutscher Touren-Club)

in München vom 17. — 22. Juli 1897.

Anmeldung zum Preis-Corso.

Abteilg. II: offen für alle Vereine ohne Unterschied ihrer Verbandsangehörigkeit.

Namen des Consulates oder Vereines, nebst Wohnort	Anzahl der beim Corso teilnehmenden Fahrer	Entfernung des Wohnortes von München in Kilometer	Erscheint die Gruppe mit Banner?

Unterschrift:
(Bitte genaue Adresse).

Bemerkungen: Nennungsschluß am 3. Juli 1897. Der Einsatz beträgt pro Gruppe M. 10. — und ist mit der Anmeldung an den Vorsitzenden des Sportsausschusses Herrn Anton Englhart, Steinheilstr. 9, einzusenden. Meldungen ohne Einsatz werden nicht berücksichtigt. Jede concurrirende Gruppe hat aus mindestens 8 Fahrern zu bestehen.
Für die Wertung des Preis-Corso gelten die Bestimmungen der A. R. U.
Die Wertung am Aufstellungsplatze beginnt präcis 1 1/2 Uhr (siehe Bestimmungen für den Preis- und Fest-Corso).

XII. Congreß der Allg. Radfahrer-Union (deutscher Touren-Club)

in München vom 17. — 22. Juli 1897.

Anmeldung zum Preis-Corso.

Abteilg. I: offen für Unionsconsulate, sowie Unionsvereine.

Namen des Consulates oder Vereines, nebst Wohnort	Anzahl der beim Corso teilnehmenden Fahrer	Entfernung des Wohnortes von München in Kilometer	Erscheint die Gruppe mit Banner?

Unterschrift:
(Bitte genaue Adresse).

Bemerkungen: Nennungsschluß am 3. Juli 1897. Der Einsatz beträgt pro Gruppe M. 10. — und ist mit der Anmeldung an den Vorsitzenden des Sportsausschusses Herrn Anton Englhart, Steinheilstr. 9, einzusenden. Meldungen ohne Einsatz werden nicht berücksichtigt. Jede concurrirende Gruppe hat aus mindestens 8 Fahrern zu bestehen.
Für die Wertung des Preis-Corso gelten die Bestimmungen der A. R. U.
Die Wertung am Aufstellungsplatze beginnt präcis 1 1/2 Uhr (siehe Bestimmungen für den Preis- und Fest-Corso).

Die folgenden Angaben sind nur für die Zwecke der Statistik und nicht für andere Zwecke zu verwenden.

Erhebung der Daten über die Bevölkerung (Zensus)

in der Zeit vom 1. bis 31. Juli 1987

Erhebung der Daten über die Bevölkerung (Zensus)

in der Zeit vom 1. bis 31. Juli 1987

Name und Wohnort	Geburtsdatum und -ort	Geburtsort und -zeitpunkt	Geburtsort und -zeitpunkt	Geburtsort und -zeitpunkt

Die folgenden Angaben sind nur für die Zwecke der Statistik und nicht für andere Zwecke zu verwenden.



XII. Congress des deutschen Touren-Club

Allgemeine Radfahrer-Union
in München 17.—22. Juli 1897.

Alle Zuschriften und dergleichen
sind zu richten an das

Secretariat des Hauptkonsulat
München

der Allgemeinen Radfahrer-Union a. V.

Masseistraße 4/1

Telephonruf 302 Tochtermann.

München, den 29. Mai 1897.

Rad-Touren

im Anschluß an den

XII. Congress

des

Deutschen Touren-Club

Allgemeine Radfahrer-Union

München.

No.		Tage	km
1.	München, Bruck, Stegen am Ammersee, Etterschlag, Argelsried, München	1	80
"	2. München, Undechs, Stegen, Wildenroth, Bruck, München	1	101,—
"	3. München, Weilheim, Starnberg, München	1	110,—
"	4. München, Wolfratshausen, Ammerland, Starnberg, München	1	78,1
"	5. München, Schliersee, Kufstein, München, mit Besteigung des Wendelsteins (1849 m)	3	197,8

No.		Tage	km
6.	München, Rosenheim, Kufstein, Bayr. Zell, Schliersee, Miesbach, München	3	194,5
" 7.	München, Partenkirchen, Eibsee, Jachenau, Tölz, München	3	246,8
" 8.	München, Tegernsee, Kreuth, Achensee, Jenbach, Wörgl, Kufstein, Wildbichl, Bernau, Prien, Endorf, Rosenheim, München	3	218,3
" 9.	München, Rosenheim, Oberaudorf, Kufstein, Rosenheim, München, (verbunden mit Bergtouren auf den Brünstein und die Naunspitze, Kaiserthal) (1635 m) beziehungsweise (1641 m)	4	100,3
" 10.	München, Garmisch, Nassereth, Innsbruck, Jenbach, Gmund, München	4	350,2
" 11.	München, Kochel, Mittenwald, Innsbruck, Jenbach, Kreuth, Tegernsee, Holzkirchen, München (verbunden mit einer Bergtour auf den Herzogstand) (1757 m)	5	241,7
" 12.	München, Schliersee, Tegernsee, Kreuth, Holzkirchen, München, (verbunden mit einer Bergtour auf die rothe Wand, Ausflug in die Erzherzog Johann-Klause, Besteigung des Schinders (1826 m) und Hirschberges) (1671 m)	5	128,1
" 13.	München, Aibling, Rosenheim, Reichenhall, Ramsau, Berchtesgaden, Königssee, Salzburg, Burghausen, Simbach, Altötting, Ampfing, Hohenlinden, Feldkirchen, München	6	420,5
" 14.	München, Rosenheim, Traunstein, Berchtesgaden, Salzburg, Sct. Johann, Kufstein, Aibling, München	5	294,—
" 15.	München, Garmisch, Nassereth, Sct. Anton, Bludenz, Dornbirn, Bregenz, Constanz, Radolfzell, Friedrichshafen, Lindau, Kempten, Landsberg, München	10	690,3

Außerdem ist eine Tour ins Salzkammergut und eine solche nach Oberitalien vorgesehen, soferne sich die genügende Anzahl von Theilnehmern meldet.



Ausschreibung

für die Bewerbung um Weitpreise und Preise für die Wanderfahrten
zum XII. Congreß des Deutschen Touren-Clubs in München 17. — 22. Juli 1897.

Jedes Unionsmitglied, das mindestens 300 km vom Congreßorte entfernt wohnt und den Weg dahin per Rad bei einer Tagesleistung von mindestens 100 km zurücklegt, erhält eine Weitpreismedaille. Die Tour muß in Zwischenräumen von je 50 km bestätigt werden. (Tourenbestätigungsbuch). Die Teilnehmer an der Weitpreisconcurrentz haben sich vor Antritt der Reise unter Einsendung eines Einsatzes von M. 1.— bei dem Vorsitzenden des Sportausschusses Herrn Ant. Englh ard, München, Steinheilstraße 9, anzumelden.

Neben den bisherigen Weitpreisen werden für den XII. Congreß Preise für Wanderfahrten und Beschreibung derselben, bestehend in silbernen Medaillen und Ehren-Diplomen ausgeschrieben.

Die Bedingungen sind folgende:

1. Die zu fahrende Strecke muß mindestens 300 km betragen.
2. Über die Tour ist eine Beschreibung einzureichen, welche folgendes enthält:
 - a. Die Entfernung von Ort zu Ort.
 - b. eine Klassifizierung und Beschreibung der Straße nebst Erwähnung der Abzweigungen, an der Strecke gelegene schöne Aussichtspunkte, historische Denkwürdigkeiten oder sonstige Sehenswürdigkeiten.
 - c. Bemerkungen über das Terrain ob eben, wellig, die Kulturen ob Feld, Wald.
 - d. Bei gefährlichen Bergen oder Ortschaften, wo es Schwierigkeiten macht, die richtige Ausfahrtsrichtung zu finden, ist hievon unter Angabe des richtigen Weges Erwähnung zu thun.
 - e. Wo allenfalls Warnungstafeln nöthig und nicht vorhanden, oder wo vorhandene verdorben oder verwittert sind, ist dies besonders anzugeben.
 - f. Über die Unterkunfts- und Verpflegsverhältnisse ist ein unter Zugrundlegung der Ansprüche eines einfachen Touristen, abgefaßter Bericht zu geben.
 - g. Wird in einem mit dem Unions-Hotelschild versehenen Gasthause ein besonderer Mißstand wahrgenommen, so ist hievon Erwähnung zu machen, ebenso ob ein Raum zur Aufbewahrung der Räder vorhanden und willig zur Verfügung gestellt wird.
3. Über die Tour ist nach je 50 Kilometer eine glaubhafte Bestätigung beizubringen und am Schluß die Versicherung anzufügen, daß die Tour von dem Bewerber selbst gefahren und beschrieben wurde.
4. Die Zeit, in welcher die Tour gefahren wurde, wird bei der Werthung nicht in Betracht gezogen.
5. Die Werthung im Falle eine Tour zweimal angemeldet wird, geschieht nach dem Maßstabe, daß derjenigen Tour der erste Preis zuerkannt wird, welche die meisten für den Touristen wissenswerthen Details enthält.
6. Die Tourenbeschreibungen müssen bis 15. August beim Vorsitzenden des Sport-Ausschusses Herrn Anton Englh ard, München, Steinheilstraße 9, eingereicht werden.
7. Die Wanderfahrt ist dem obengenannten Vorsitzenden des Sportausschusses vor Beginn mittelst einfacher Correspondenzkarte anzumelden.

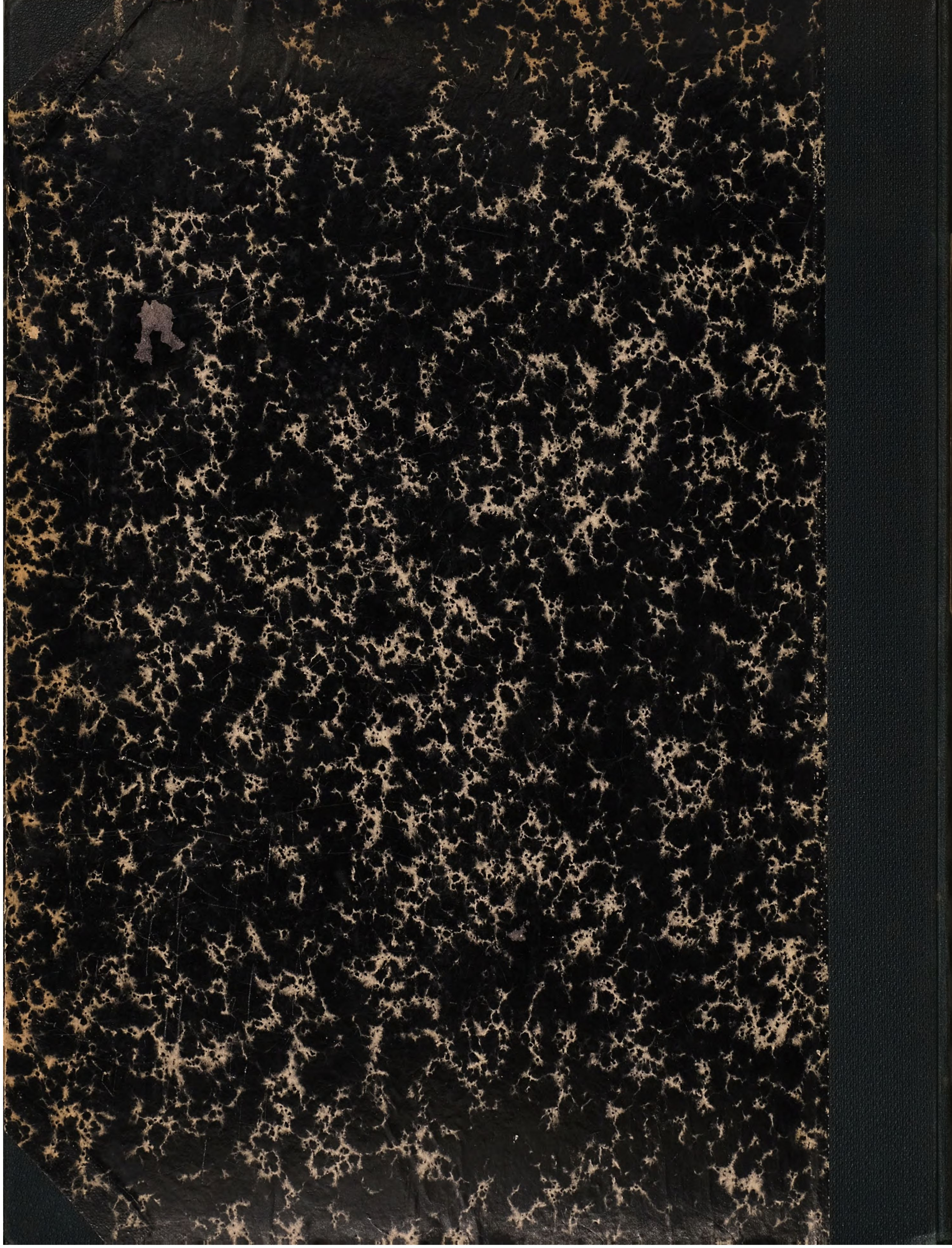
Der Sportausschuß
A. Englh ard, Vorsitzender.



Bester Reifen



für alle Räder.



Offizielle Festschrift des Haupt-Consulat München zum XII. Congress des
Deutschen Touren-Club (A. R. U.) vom 17. - 22. Juli 1897 Separatausgabe
des 'Fahrrad' und Mitteilungen des Haupt-Consulat München

München (1897)

4 Gymn. 53

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11790700-6